

Agencia Europea de Seguridad Aérea

Informe General Anual 2012

Your safety is our mission.



Prólogo del Presidente del Consejo de Administración

La publicación de este informe anual de la Agencia Europea de Seguridad Aérea marca un momento significativo en el desarrollo de la organización. En septiembre de 2013 la Agencia cierra el período de diez años de operaciones, y poco antes dirá adiós a Patrick Goudou, el que ha sido su Director ejecutivo a lo largo de todo el periodo.

Patrick puede sentirse orgulloso de lo que él mismo y la Agencia han logrado en diez años. La EASA comenzó como un organismo de reglamentación, certificación y supervisión en el campo de la aeronavegabilidad, y ha ido ampliando gradualmente su alcance para abarcar todos los aspectos de la seguridad aérea, hasta encontrarse actualmente y sin lugar a dudas en el núcleo del sistema europeo de seguridad aérea, liderando y trabajando en colaboración con otra gran cantidad de participantes para impulsar las normas de seguridad europeas.

Desde 2003, la EASA ha creado un régimen reglamentario que abarca más de treinta países, y ha consolidado su credibilidad y reputación como uno de los organismos de reglamentación de seguridad líder en todo el mundo. Este logro se debe en gran medida al compromiso personal y al duro trabajo de Patrick Goudou. En su nombramiento hace ya diez años, a duras penas podía imaginarse el alcance y la complejidad de los retos a los que se enfrentaría, por ello, el haber navegado con tanto éxito a lo largo de diez años es un logro muy importante. La salud y energía de la organización que traspasará son testimonio de la dedicación y entrega que ha aportado al cargo, y hablo en nombre de todo el Consejo de Administración cuando expreso nuestra sincera gratitud a Patrick y le deseamos buena suerte en lo que decida emprender después de la EASA.

En marzo de 2013, el Consejo seleccionó a Patrick Ky, entonces director ejecutivo de SESAR JU, para suceder en el cargo a Patrick Goudou a partir del 1 de septiembre. El nuevo Patrick asumirá las funciones en un momento en el que la EASA entra en una nueva fase de desarrollo. La mayor parte de la estructura de reglamentación inicial está ahora terminada y la Agencia está actuando como regulador de servicios integrales, con unas actividades cada vez más orientadas por un Plan europeo completo de seguridad aérea que identifica los riesgos clave de entre un gran abanico de datos y otras pruebas a disposición de la Agencia. Esto concuerda con las fuertes presiones de políticos e industriales para gestionar los recursos disponibles de la forma más eficaz posible en un entorno económico difícil, y para evitar una reglamentación excesiva a fin de no afectar a la competitividad de la industria europea, por supuesto sin arriesgar el rendimiento en seguridad.

Este informe anual demuestra claramente el alcance y la amplitud de las actividades de la Agencia. La plantilla de Colonia presta un excelente servicio a la organización, y su experiencia y compromiso significan que puede enfrentarse a los retos de esta nueva etapa con total confianza. Por su parte, el Consejo de Administración seguirá ofreciendo su apoyo y orientación a Patrick Ky a medida que vaya desarrollando el impresionante legado que ha dejado su predecesor.

Michael Smethers
Presidente del Consejo de Administración

Prólogo del Director Ejecutivo

El periodo actual marca un importante hito para la EASA: el décimo año de la Agencia ofreciendo excelencia en seguridad aérea en toda Europa. Creada el 15 de julio de 2002 por un Reglamento del Consejo y el Parlamento europeos, la EASA comenzó su andadura en 2003. Actualmente, 10 años más tarde, la Agencia ha asumido el liderazgo de la seguridad aérea en Europa en campos que abarcan desde la aeronavegabilidad hasta la gestión del tránsito aéreo.

Este aniversario tiene lugar en un momento crítico del sector aeronáutico debido al difícil entorno económico mundial. Aun así, está claro que las expectativas depositadas en la EASA son más altas que nunca. El sector sigue avanzando rápidamente, y es muy probable que las tecnologías que se están desarrollando y certificando se conviertan en las piedras angulares del sistema de aviación durante las próximas décadas.

En 2012, la EASA avanzó y continuó construyendo un marco sólido y duradero para la seguridad de la aviación en Europa y más allá de sus fronteras. Se implementó un nuevo concepto para llevar a cabo la normalización. Gracias a un enfoque de supervisión continuo, la Agencia está ahora en una posición mejor para determinar la frecuencia, el ámbito y la extensión de las inspecciones necesarias de normalización.

La EASA también consolidó actividades dentro de sus recientemente adquiridas atribuciones, especialmente en el campo de las inspecciones de normalización en la Gestión del tránsito aéreo y los Servicios de navegación aérea. La EASA puso todo el énfasis en apoyar a las partes interesadas cuando entraron en vigor las nuevas normas europeas de las operaciones aéreas en octubre de 2012.

Mientras tanto, el Sistema interno de notificación de sucesos (IORS) de la Agencia pasó a estar totalmente operativo durante 2012, y actualmente recibe entre 80 y 100 informes a la semana. La base de datos del IORS, que centraliza los informes de incidencias y cada acción y decisión de seguimiento, es una herramienta fundamental para la adopción de decisiones de seguridad basadas en datos.

El año 2012 también estuvo marcado por la aprobación de la tercera edición del Plan Europeo de Seguridad Aérea (EASp). Elaborado por la EASA, el EASp cierra el círculo de la gestión de la seguridad al conectar los problemas de seguridad de alto nivel de ámbito europeo con las acciones e iniciativas para mitigar los riesgos subyacentes. La implantación de la gestión de seguridad es una herramienta eficaz para todas las partes implicadas. Permite que las organizaciones comprendan mejor los posibles riesgos a los que se enfrentan y estén mejor informadas acerca de las implicaciones de esos riesgos para su actividad diaria. De igual forma, las autoridades se benefician de un mejor enfoque de su supervisión, así como de una mayor eficacia y productividad.

Los registros de seguridad positivos que hemos obtenido en los últimos años, incluido 2012, no pueden tener como resultado el que se cuestionen los recursos que necesitan los legisladores y las autoridades de supervisión para desempeñar su cometido. Efectivamente, el riesgo clave y el reto principal que sigo viendo es la reducción de personal en las organizaciones de supervisión como consecuencia de las presiones económicas.

Estos retos hacen surgir nuevas reflexiones para la Agencia. Basándonos en los logros obtenidos en 2012, estamos trabajando para simplificar y armonizar mejor los reglamentos prestando especial

atención a segmentos como la Aviación General, evitar la duplicación mejorando nuestras estructuras, aplicar acuerdos bilaterales con otras regiones, lo que conlleva un ahorro significativo, y continuar trabajando para aplicar una gestión de seguridad basada en riesgos usando herramientas como IORS.

Patrick Goudou
Director Ejecutivo

Índice

PRÓLOGO DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	2
PRÓLOGO DEL DIRECTOR EJECUTIVO	3
ÍNDICE	5
INTRODUCCIÓN.....	7
LA AGENCIA	8
ESTRUCTURA ORGANIZATIVA	9
EVENTOS IMPORTANTES EN 2012	10
CONTROL INTERNO Y MITIGACIÓN DE RIESGOS	11
ACTIVIDADES DE LA AGENCIA.....	13
1. SEGURIDAD.....	13
A. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD Y EASP	13
<i>Objetivo y ámbito</i>	<i>13</i>
<i>Logros principales obtenidos en 2012</i>	<i>13</i>
B. INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE SEGURIDAD	14
<i>Objetivo y ámbito</i>	<i>14</i>
<i>Logros principales obtenidos en 2012</i>	<i>14</i>
2. REGLAMENTO	18
<i>Objetivo y ámbito</i>	<i>18</i>
<i>Logros principales obtenidos en 2012</i>	<i>18</i>
3. SUPERVISIÓN	19
A. SUPERVISIÓN DE SEGURIDAD DEL PRODUCTO	19
<i>Objetivo y ámbito</i>	<i>19</i>
<i>Logros principales obtenidos en 2012</i>	<i>20</i>
B. APROBACIONES DE LA ORGANIZACIÓN	21
<i>Objetivo y ámbito</i>	<i>21</i>
<i>Logros principales obtenidos en 2012</i>	<i>21</i>
C. INSPECCIONES DE ESTADOS MIEMBROS.....	23
<i>Objetivo y ámbito</i>	<i>23</i>
<i>Logros principales obtenidos en 2012</i>	<i>24</i>
D. OPERADORES	25
<i>Objetivo y ámbito</i>	<i>25</i>
<i>Logros principales obtenidos en 2012</i>	<i>26</i>
4. DESARROLLO INTERNACIONAL	27
<i>Objetivo y ámbito</i>	<i>27</i>
<i>Logros principales obtenidos en 2012</i>	<i>27</i>
5. ACTIVIDADES DE APOYO	28
<i>Objetivo y ámbito</i>	<i>28</i>
<i>Logros principales obtenidos en 2012</i>	<i>28</i>
<i>Gestión de aplicaciones y servicios de adquisiciones.....</i>	<i>28</i>
<i>Servicios financieros</i>	<i>28</i>
<i>Servicios jurídicos.....</i>	<i>29</i>

<i>Comunicaciones.....</i>	<i>29</i>
<i>Recursos humanos.....</i>	<i>29</i>
<i>Formación técnica y general.....</i>	<i>33</i>
ANEXOS.....	35
ANEXO 1: DECLARACIÓN DE GARANTÍA DEL ORDENADOR DE LA AGENCIA	36
ANEXO 2: ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN EN 2012.....	37
ANEXO 3: DECISIONES, DICTÁMENES Y NPA DE 2012.....	38
ANEXO 4: RESULTADOS ECONÓMICOS DE LA AGENCIA EN 2012 (EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DE LA EASA).....	40
ANEXO 5: PROCEDIMIENTOS DE ADQUISICIÓN LANZADOS O FINALIZADOS EN 2012	46
ANEXO 6: CIFRAS E INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DEL PERSONAL	51
ANEXO 7: CONJUNTO DE INDICADORES CLAVE	53
ANEXO 8: CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA EASA	60
ANEXO 9: LISTA DE ACRÓNIMOS	63

Introducción¹

En 2012, la EASA continuó consolidando sus actividades dentro de sus recientemente adquiridas atribuciones y responsabilidades, especialmente en el campo de las inspecciones de normalización en la Gestión del tránsito aéreo y los Servicios de navegación aérea (ATM/ANS), incluida la revisión del cumplimiento del Gestor de red. Se inició una actividad paralela con el fin de prepararse para la asunción de la supervisión del proveedor de servicios de EGNOS, ESSP.

La Agencia reforzó y promocionó su papel como pieza central de la estrategia de la Unión Europea en materia de seguridad en la aviación, en particular para los Balcanes Occidentales, los países mediterráneos y Asia central. La EASA también apoyó programas comunitarios en Asia-Pacífico y África.

La Agencia promovió asimismo su estrategia de comunicación, continuando con la organización de foros y talleres que permiten la interacción con las autoridades y partes interesadas del sector. La conferencia anual sobre seguridad de la Agencia se centró en el tema de la supervisión basada en el rendimiento y en la asignación de recursos en áreas de alta prioridad dentro de un entorno con limitaciones financieras.

La Agencia también demostró su esfuerzo por conseguir una mejora continua:

- Además de lograr la certificación de la norma ISO9001:2008 en 2010, la EASA inició el ciclo de mejora continua de su IMS con vistas a mantener su certificado cada año.
- En febrero de 2012, el IORS ha pasado a estar totalmente operativo y recibe de 80 a 100 informes cada semana.
- El 1 de agosto, la Agencia adoptó la política del "Código de conducta del personal de la EASA", que incluía normas relativas a la "prevención y reducción de conflictos de intereses".
- El nuevo concepto para llevar a cabo la normalización se basa en un enfoque de supervisión continua a través de la identificación, recopilación y análisis de la información sobre seguridad y actividad.
- En el campo de la subcontratación de la certificación, la segunda fase del procedimiento de adquisición tanto para las Autoridades de aviación nacionales (NAA) como para las entidades cualificadas (QE) se realizó con éxito. Se han firmado nuevos contratos de servicio marco con 15 NAA y 10 QE.
- Establecimiento del Comité ético para apoyar el proceso por el que se garantiza que las decisiones o valoraciones de cualquier miembro del personal de la Agencia no se vean afectadas por sus intereses privados.
- Las instalaciones de la oficina de la Agencia en Bruselas se han ampliado para facilitar las actividades de coordinación con otras instituciones europeas en la UE y en Eurocontrol.

¹ El Informe General Anual de la Agencia correspondiente al año 2012 se ha elaborado de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 57 del Reglamento (CE) nº 216/2008 (Reglamento de base). Su estructura gira en torno a las actividades centrales de la Agencia y describe la forma en que ésta ha implementado el programa de trabajo 2012. Tal como se destaca en las tablas específicas relacionadas con cada una de las actividades, a finales de 2012 se habían cumplido casi todos los objetivos definidos en el programa de trabajo 2012.

La Agencia

La Agencia Europea de Seguridad Aérea constituye la pieza central del sistema de seguridad aérea de la Unión Europea y lo componen la Agencia, la Comisión Europea y las autoridades de aviación nacionales (NAA).

Su seguridad es nuestra misión

Nuestra misión es promover los niveles comunes más elevados de seguridad y de protección medioambiental en la aviación civil.

Una estrategia común

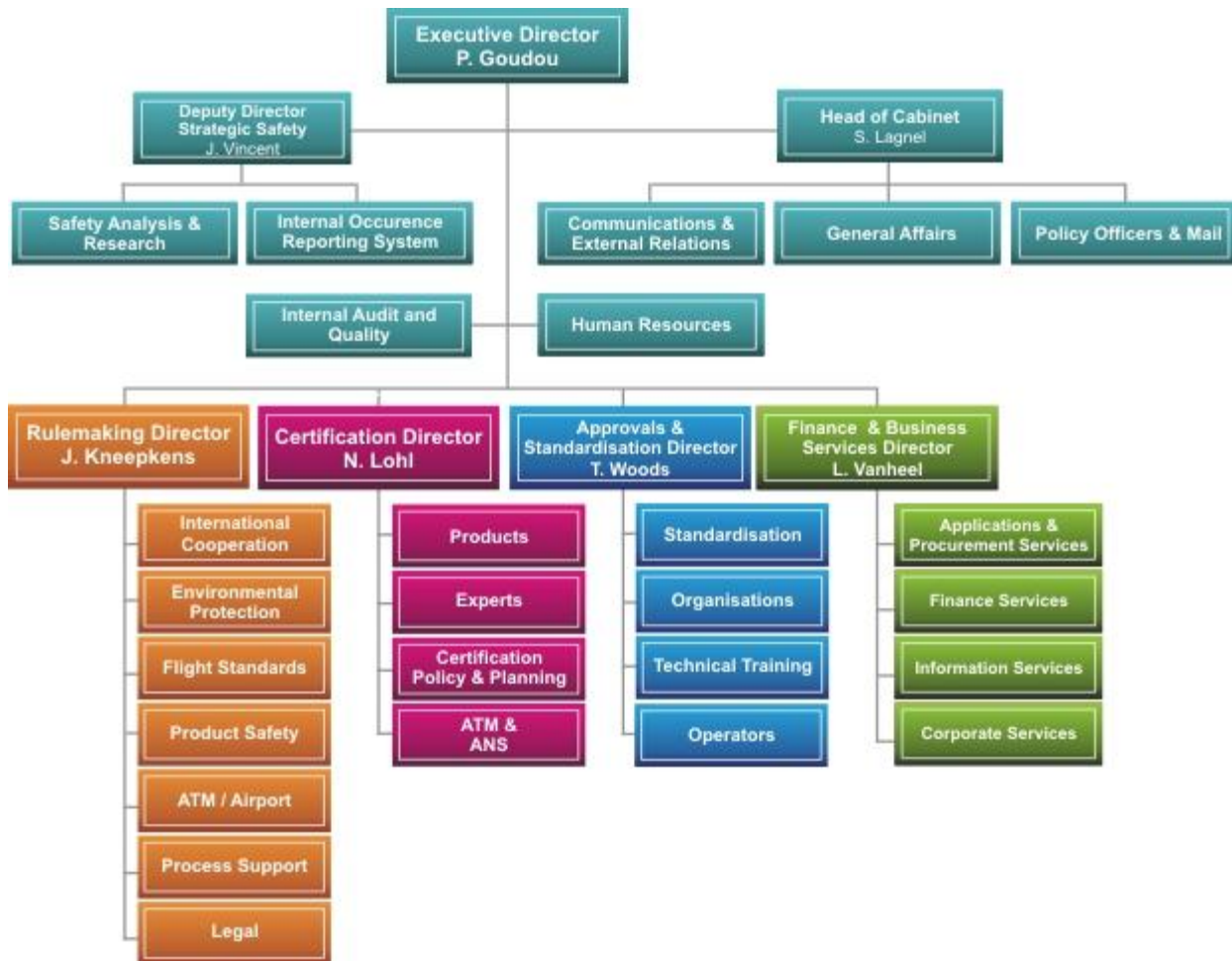
El transporte aéreo es una de las formas más seguras de viajar. A medida que el tráfico aéreo continúa creciendo, se hace necesario un esfuerzo común en el ámbito europeo para asegurar la seguridad y sostenibilidad del transporte aéreo. La Agencia desarrolla normas comunes de seguridad y medioambientales. Supervisa la aplicación de normas mediante inspecciones en los Estados miembros, a la vez que proporciona la necesaria experiencia y formación técnica en los sistemas. La Agencia trabaja codo con codo con las NAA, las cuales tienen su propia función que desempeñar dentro del sistema de la UE.

Nuestras tareas

Las tareas principales de la Agencia en la actualidad incluyen:

- Reglamento: creación de borradores de legislación en materia de seguridad en la aviación y ofrecimiento de consejo técnico a la Comisión Europea y a los Estados miembros.
- Inspecciones para garantizar una implantación uniforme de la legislación europea sobre seguridad en la aviación en todos los Estados miembros.
- Certificación de tipo de aeronavegabilidad y medioambiental de productos, componentes y equipos aeronáuticos.
- Aprobación de organizaciones de diseño aeronáutico en todo el mundo y de organizaciones de producción y mantenimiento fuera de la UE.
- Coordinación del programa SAFA (Evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras) de la Comunidad Europea.
- Coordinación de programas de seguridad y recopilación, análisis e investigación de datos con objeto de mejorar la seguridad en la aviación.

Estructura organizativa



Estado: Diciembre de 2012

Eventos importantes en 2012

Evento	Fecha
Organizado/co-organizado por EASA	
Conferencia de la EASA sobre supervisión de la seguridad: gestionar la seguridad en un entorno normativo basado en el rendimiento	10-11 de octubre
Cumbre de revisión e implementación del 1.er Plan europeo de seguridad aérea (EASp)	29 de mayo
Cumbre de revisión e implementación del 2.º Plan europeo de seguridad aérea (EASp)	16 de noviembre
Conferencia sobre SMS en la Parte M y la Parte 145	13 de diciembre
Conferencia de la EASA sobre las futuras normas de aeródromos	21-22 de mayo
6.º Simposio sobre aerogiro	5-6 de diciembre
1.er Seminario sobre aviación general (AG)	29-30 de octubre
Conferencia sobre vigilancia de datos de vuelo de operadores europeos (EOFDM)	12 de enero
7.ª Reunión de normalización de la EASA sobre el Reglamento de Tripulación	31 de mayo
Organizado a nivel internacional/UE	
Tercera conferencia sobre aspectos de la aviación trasatlántica	26-28 de junio
12.ª Conferencia de navegación aérea de la OACI	19-30 de noviembre

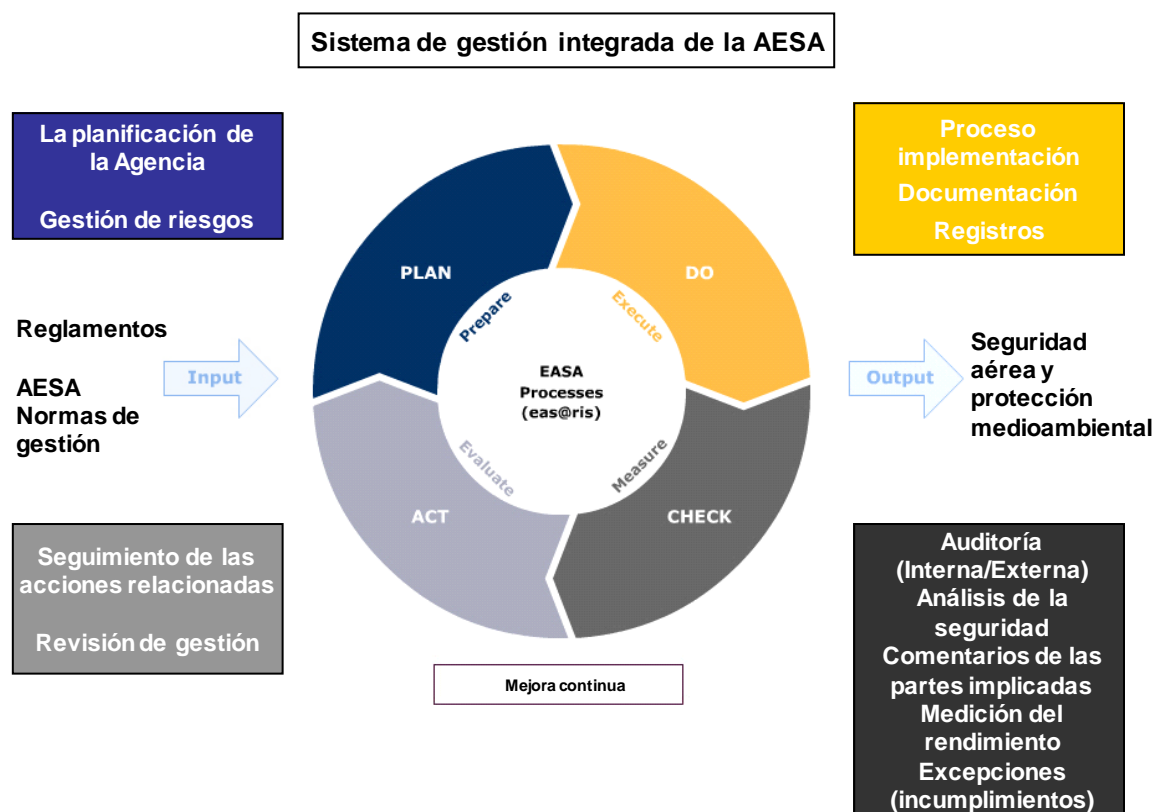
Control interno y mitigación de riesgos

➤ Control interno

En 2012, después de lograr la certificación del Sistema de gestión integrada de la EASA (IMS) con arreglo a la normas ISO9001:2008 en 2010, la EASA inició el ciclo de mejora continua de su IMS con vistas a mantener su certificado ISO9001 cada año.

El IMS de la EASA se basa en los estándares de gestión adoptados por el Consejo de Administración de la Agencia en 2008, según lo acordado en el art. 38 del Reglamento financiero. Estos estándares se derivan de los estándares de control interno desarrollados por la Comisión Europea y las normas internacionales ISO9001:2008. Dicho sistema forma la base tanto para el control interno, como para la mejora continua.

El IMS de la EASA integra plenamente el concepto de «control interno», cuyo objetivo es garantizar que los riesgos se mitigan apropiadamente, por lo que se mejora la capacidad de la Agencia de lograr los objetivos operativos, de calidad, conformidad y financieros. El sistema se ha configurado empleando un marco regulador de cuatro pasos basado en las prácticas recomendadas de diversas organizaciones del sector privado y público.



PLAN Prepare	PLANIFICAR Preparar
DO Execute	HACER Ejecutar
CHECK Measure	COMPROBAR Medir
ACT Evaluate	ACTUAR Evaluar
EASA Processes (eas@ris)	Procesos de la AESA (eas@ris)
Continual improvement	Mejora continua

➤ Mitigación de riesgos

La Agencia implementó también un proceso de evaluación de riesgos orientado a identificar riesgos de alto nivel por macro-procesos. Los riesgos se evalúan respecto a su probabilidad de aparición y su impacto potencial. Para 2012, la siguiente tabla proporciona los riesgos identificados críticos y sus acciones de mitigación llevadas a cabo o iniciadas.

Riesgos	Acciones de mitigación principales realizadas/iniciadas en 2012
Procesos de gestión	
Disposición inadecuada de recursos en relación con las tareas existentes o nuevas (ampliación de las competencias) de la Agencia.	Planificación, sistema de pronóstico y sistema de información apropiados para identificar y justificar los recursos necesarios. Vínculo claro entre las tareas y los recursos financieros y humanos.
Procesos de vigilancia de la seguridad del producto y la organización	
Problemas de seguridad sin resolver en el momento de la certificación, validación, aprobación de las condiciones de vuelo con resultado de accidente de una aeronave.	Recursos suficientes (cantidad de personal, cualificación del personal, presupuesto para subcontratación, viajes y otros medios) para que los equipos de certificación puedan realizar su trabajo de supervisión de la certificación según el nivel descrito en el Documento de planificación de recursos de certificación. Procedimientos de trabajo eficaces para las actividades de certificación, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros. Proporcionar entrenamiento periódico al personal técnico para garantizar la competencia continuada. Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA.
Problemas de seguridad no resueltos con consecuencias catastróficas debido a la no expedición de una directiva de aeronavegabilidad o de acciones correctoras insuficientes, tiempo de conformidad inadecuado especificado por una Directiva de aeronavegabilidad.	Recursos suficientes (cantidad de personal, cualificación del personal, presupuesto para subcontratación, viajes y otros medios) para que los equipos de certificación puedan realizar su trabajo de supervisión de la certificación según el nivel descrito en el Documento de planificación de recursos de certificación. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros. Proporcionar entrenamiento periódico al personal técnico para garantizar la competencia continuada. Sistema de notificación de sucesos eficaz. Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA.
Sistema de notificación de sucesos inadecuado y procesado ineficaz de informes de sucesos que desacreditan el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos y derivan en accidentes o sucesos graves evitables.	Promoción del sistema de notificación de sucesos y la propia filosofía del sistema. Sistema de notificación eficaz que garantiza la trazabilidad de todos los sucesos y acciones relevantes. Procedimientos de trabajo eficaces para el análisis de informes de sucesos y especificación de las acciones necesarias, incluidos los controles apropiados. Capacidad para proporcionar pruebas del trabajo llevado a cabo a través de la conservación de los documentos y registros. Proporcionar entrenamiento periódico al personal técnico para garantizar la competencia continuada. Control eficaz sobre los servicios ofrecidos por las NAA.

Actividades de la Agencia

1.Seguridad

a. Estrategia de seguridad y EASP

Objetivo y ámbito

La Agencia continúa liderando la coordinación y complementación de los esfuerzos realizados por los Estados miembros de la UE hacia la implantación de los requisitos establecidos por la OACI en materia de Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para el sector y los programas estatales de seguridad operacional (SSP) para los estados contratantes de la OACI.

Compartir las funciones entre las instituciones europeas y los Estados miembros, según lo descrito en el Reglamento de base significa que la cooperación resulta esencial para garantizar la implantación de la gestión de la seguridad. Un enfoque regional (paneuropeo) respecto a los principios de gestión de la seguridad complementa el trabajo realizado a nivel estatal.

Un Comité de Asesoramiento de la Seguridad Aérea Europea (AESAC) con representantes de la EASA, todos los sectores de la industria, Eurocontrol, DG Move, el Consejo de revisión del rendimiento (PRB) y los Estados miembros guían la implementación del enfoque regional.

Logros principales obtenidos en 2012

El enfoque propuesto para la seguridad aérea europea se basa en tres elementos:

- Un conjunto de políticas y objetivos (la estrategia), con forma de comunicación al Parlamento Europeo y el Consejo.
- Un conjunto integrado de reglamentos y actividades orientadas a mejorar la seguridad (el programa), adjunto a la comunicación antes mencionada.
- Una evaluación de cuestiones de seguridad de alto nivel y el plan de acción relacionado (los planes de seguridad).
- El Plan europeo de seguridad aérea (EASp)

El EASp es el resultado documentado de un enfoque proactivo y basado en pruebas de los riesgos de seguridad para contribuir a gestionar la seguridad en Europa. El Plan complementa las investigaciones y los reglamentos de seguridad existentes.

El año terminó con la aprobación por parte del Consejo de administración de la tercera edición del EASp que abarca el periodo de 2013 a 2016. Se desarrolló siguiendo la misma metodología que la empleada para desarrollar las ediciones anteriores. Por lo tanto, las áreas principales de riesgo no han cambiado.

Al igual que las ediciones anteriores, esta tercera edición del Plan de seguridad cubre tres amplias áreas: cuestiones sistémicas, operativas y emergentes. Los riesgos identificados en estas áreas se mitigan mediante acciones de seguridad que deben tener en cuenta todas las partes interesadas. Todos los socios trabajan conjuntamente, agilizan sus actividades y suman sus esfuerzos para reducir aún más nuestra tasa de accidentes.

Además, esta tercera edición se compone de dos actividades paralelas:

- a. Por un lado, ofrece un informe sobre el estado de las 103 acciones pendientes desarrolladas en 2011.
- b. Por otro lado, amplía la lista inicial de acciones propuestas en la edición anterior al incorporar 15 acciones nuevas. Estas nuevas acciones han sido revisadas por el AESAC y los Estados y se han incluido en el marco existente.

Hasta la fecha, 35 Estados miembros han formalizado su compromiso para implementar voluntariamente el Plan de seguridad nombrando un punto focal. Esto incluye también Estados no europeos que son miembros de la CEAC. A lo largo del año, se ha enviado un informe a los puntos focales para ofrecer un estado de la implementación de las acciones en el Plan de seguridad. En 2012 se recibieron veintidós (22) informes.

b. Investigación y análisis de seguridad

Objetivo y ámbito

El trabajo de análisis de la seguridad presenta dos aspectos: internamente, el análisis de la seguridad es la base para definir las acciones y políticas que el comité interno de seguridad de la Agencia (ISC) debe considerar; y externamente, el análisis de la seguridad asesora, coopera e informa sobre los aspectos del riesgo de seguridad. Las funciones que apoyan este trabajo son:

- Análisis de seguridad: revisiones, realización de estudios y disposición de informes.
- Investigaciones: difundir y realizar un seguimiento de las recomendaciones sobre seguridad y además desarrollar medios de cooperación.
- Mejora continua: facilitar y promover las iniciativas de seguridad aérea.
- Establecer, utilizar y difundir información procedente de las funciones técnicas (información de fallos de servicio, estadísticas, política de factores humanos, análisis operacional de datos de vuelo, sistema de gestión de la seguridad, previsión y promoción de la seguridad).
- Sistema interno de notificación de sucesos: proporcionar un solo punto de entrada e interfaz y procesar las incidencias relativas a la seguridad notificadas a la Agencia.

El análisis de la seguridad proporciona una gran diversidad de notificaciones y análisis de seguridad para otros actores, tanto internos como externos. También apoya las actividades de comunicación de la EASA con las partes implicadas.

En 2012, el enfoque se centró en el desarrollo de un Sistema informativo de recomendaciones de seguridad, la aplicación íntegra de un Sistema interno de notificación de sucesos y la incorporación de la Sección de información de seguridad en el departamento IORS.

Logros principales obtenidos en 2012

La expansión del empleo de los datos de seguridad trajo consigo recompensas al centrarse el trabajo en la detección de tendencias y precursores que hagan referencia a accidentes futuros. Con objeto de mejorar la cooperación se trataron acuerdos internacionales para compartir los datos. Se proporcionaron herramientas nuevas para facilitar la disponibilidad y mejorar la calidad de los datos de seguridad dentro de la Agencia. La transición al sistema ECCAIRS5 para la recopilación y el almacenamiento de información sobre incidencias se ha completado.

El Informe anual sobre seguridad (ASR) de la Agencia se amplió al añadir un nuevo capítulo para tratar la seguridad en relación con los aeródromos. A la vista del acuerdo de trabajo entre la Agencia

y EUROCONTROL, el Informe anual sobre seguridad (ASR) incluyó por segunda vez un componente de ATM. La red de analistas ha empezado a mostrar su valor añadido en su función principal apoyando al EASp y los equivalentes nacionales. La información clave sobre los riesgos de seguridad aérea se está compartiendo y se han iniciado actividades en las áreas de desarrollo del esquema de clasificación de riesgos, los indicadores de rendimiento de seguridad y varios aspectos operativos.

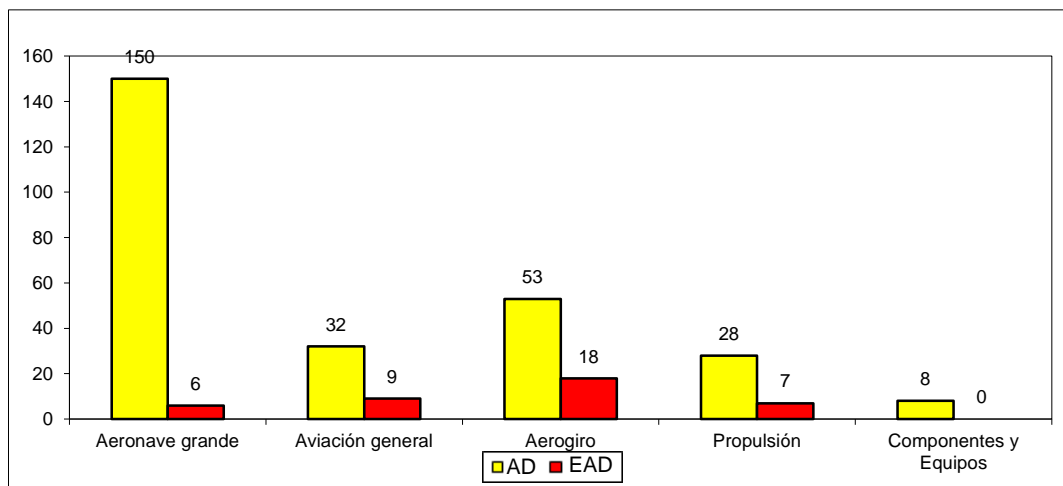
Tras un desarrollo por fases, el IORS se encuentra ahora funcionando en toda su extensión desde febrero de 2012. Hacia finales de 2012, signos de estabilidad indicaban que se recibían entre 80 y 100 informes por semana. El minisitio del IORS, disponible en Internet, ofrece información detallada para las partes interesadas sobre el IORS. Además se iniciaron actividades para contribuir a mejorar los informes y aclarar las líneas de información.

A lo largo del último año, se han materializado las principales ventajas del IORS: visibilidad del proceso de bucle cerrado y trazabilidad de las acciones adoptadas por la Agencia. Otros ajustes y mejoras del proceso y las herramientas forman parte del funcionamiento diario del sistema. La utilidad de los datos quedó demostrada al ofrecer apoyo a varios estudios de seguridad.

La información de seguridad se utiliza para la supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos, las piezas y los aparatos, que están diseñados o en servicio en Estados miembros de la UE y los países asociados.

La información de seguridad implica la emisión y divulgación de directivas de aeronavegabilidad (AD), directivas de aeronavegabilidad de emergencia (EAD) y boletines de información de seguridad (SIB), así como la publicación de AD, EAD y SIB emitidas por autoridades extranjeras del estado de diseño y adoptadas en Europa. Puede encontrar el portal de publicaciones de AD en la dirección <http://ad.easa.europa.eu/>.

En 2012, el número de publicaciones emitidas relativas a la información de seguridad fue: 319 AD y - 33 EAD. En el siguiente diagrama se presentan los detalles asociados:



también se publicaron 27 SIB: procede destacar que aunque la mayoría se refieren a asuntos de aeronavegabilidad, 10 de ellos también tratan de asuntos operativos (p. ej., cenizas volcánicas, vuelos de comprobación funcional, disponibilidad de EGNOS, etc.) y 8 están relacionados con piezas presuntamente no homologadas.

Un importante logro en 2012 fue la creación del software del Sistema informativo de recomendaciones de seguridad con el fin de recopilar todas las recomendaciones. Durante el año, se dirigieron 94 recomendaciones nuevas finales a la EASA, mientras que se enviaron 210 recomendaciones individuales, de las cuales 116 fueron respuestas definitivas.

Además, la Agencia se vio involucrada en investigaciones importantes, como el amaraaje forzoso de dos Eurocopter EC225 en el Mar del Norte el 10/05/2012 y el 22/10/2012 con un fallo similar del eje vertical del engranaje cónico en la caja de cambios principal que fue objeto de investigación por el Departamento de Investigación de Accidentes Aéreos del Reino Unido. También participó en la actividad de grupo tras el accidente del MD-11 después de un aterrizaje con rebotes el 27 de julio de 2010 en Riad investigado por la Autoridad General de Aviación Civil de Arabia Saudí y asesoró sobre el accidente de la explosión del rotor del A380 Rolls Royce Trent 900 el 04/11/2010 en ruta por Indonesia investigado por el Consejo de Seguridad de Transporte australiano.

Durante el año 2012, la EASA recibió 112 propuestas de informes de comentarios y proporcionó comentarios efectivos a la autoridad encargada de la investigación en 51 casos.

La Agencia también apoyó la actividad de la Comisión Europea, la Red Europea de la Autoridad de Investigación de Seguridad y el grupo de accidentes de la CEAC con entradas e informes periódicos especialmente sobre la política de Protección de Información de Seguridad desarrollada por la OACI y el establecimiento de un fondo documental europeo para recomendaciones de seguridad y su evolución.

➤ Lecciones de iniciativas de seguridad aprendidas

La Iniciativa Europea de Seguridad Estratégica (ESSI) es una asociación voluntaria entre la EASA, otras autoridades y el sector. La ESSI está formada por el Equipo Europeo de Seguridad de la Aviación Comercial (ECAST), el Equipo Europeo de Seguridad de Helicópteros (EHEST) y el Equipo Europeo de Seguridad de la Aviación General (EGAST). Desde 2010, el trabajo de la ESSI está relacionado con el Plan europeo de seguridad aérea (EASp). A continuación se presenta una selección de materiales de 2012.

El ECAST patrocinó la 2.ª edición del Plan de acción europeo para la prevención de incursiones en pista (EAPPRI) y contribuyó a la primera edición del Plan de acción europeo para la prevención de salidas de pista (EAPPRE) publicado por Eurocontrol. El ECAST también desarrolló un programa de formación sobre gestión de recursos en pista para el personal de tierra y contribuyó a la 1.ª edición del Manual de operaciones en tierra de la IATA (IGOM).

El EHEST entregó un conjunto de herramientas para la gestión de la seguridad basado en el nuevo Reglamento europeo sobre operaciones aéreas, Parte ORO, publicado en octubre, y publicó vídeos y folletos de seguridad sobre la pérdida de control en entornos con visibilidad reducida, Vortex Ring State y la pérdida de eficacia del rotor de cola.

El EGAST entregó vídeos sobre la pérdida de control, errores humanos y el uso de paracaídas, así como folletos de seguridad para evitar colisiones, adopción de decisiones de pilotos y previsión meteorológica, y divulgó publicaciones nacionales a nivel europeo.

Investigación

Teniendo en cuenta las prioridades principales del Plan europeo de seguridad aérea (EASp) y del programa temático del Grupo de cooperación para la investigación europea en aviación (EARPG), la Agencia durante 2012 consolidó sus necesidades y peticiones para nuevos proyectos de investigación, así como un registro de los años anteriores en el ambicioso Plan de investigación de la EASA 2012-2014. El plan abarca las propuestas de proyectos y solicitudes originadas del programa de elaboración de reglamentación, los proyectos que se sugieren por las recomendaciones de seguridad, los proyectos solicitados por la Dirección de Certificación, las propuestas realizadas por la ESSI y el Grupo europeo de asesoramiento de factores humanos (EHFAG).

La Agencia colaboró estrechamente con la Comisión Europea respecto a las actividades de investigación europeas que afecten al sistema de la EASA [Séptimo programa marco regulador (FP7), subtema 7.1 Aeronáutica y transporte aéreo y el programa marco del nuevo horizonte 2020). En este contexto, la Agencia contribuyó al desarrollo de una Agenda de innovación e investigación estratégicas (SRIA) asumiendo la responsabilidad de presidir conjuntamente el Grupo de trabajo sobre seguridad y protección y proporcionando entradas a los demás grupos de trabajo de la SRIA. La SRIA se publicó y entregó a la Comisión en un evento especial del ACARE durante la feria de aviación de Berlín ILA en septiembre de 2012. En relación con esta actividad, la Agencia, conjuntamente con Eurocontrol, proporcionó con éxito una propuesta al programa de trabajo FP7 2013 relativa a una acción de apoyo coordinada con el fin de desarrollar una Plataforma para la consolidación tecnológica e institucional de investigación en seguridad (OPTICS). El personal de la EASA participó activamente en los comités de evaluación del programa marco CE y los consejos asesores de proyecto.

La EASA también interactuó con las iniciativas tecnológicas a gran escala SESAR y CLEAN SKY. Durante 2012, la Agencia también participó en las actividades del Consejo asesor para la investigación e innovación aeronáuticas en Europa (ACARE).

En el **Anexo 2** se incluye un listado de estudios y proyectos de investigación de 2012.

2.Reglamento

Objetivo y ámbito

La Agencia gestiona y coordina la preparación de la normativa europea relacionada con el reglamento de la seguridad aérea civil y la compatibilidad medioambiental. En este contexto, la EASA elabora y proporciona dictámenes dirigidos a la Comisión Europea y adopta especificaciones sobre certificaciones de apoyo, medios aceptables de cumplimiento y material guía.

En 2012, la Agencia prosiguió sus actividades dirigidas a elaborar borradores normativos y reglas relacionadas con el fin de completar el conjunto del Reglamento. Garantizar la entrega puntual de las normas de aeronavegabilidad (protección medioambiental y de seguridad) continuó siendo un gran desafío en 2012.

La Agencia publicó 22 decisiones y 6 dictámenes en 2012. En el **Anexo 3** figura una lista completa de decisiones, dictámenes y avisos de propuestas de modificación.

Logros principales obtenidos en 2012

La Agencia publicó el Dictamen 06/2012 el 27 de noviembre de 2012. Este Dictamen contiene modificaciones a las reglas de aplicación para la gestión continua de aeronavegabilidad de aeronaves en un Estado miembro europeo (Parte M) y un nuevo conjunto de requisitos para la gestión continua de aeronavegabilidad de aeronaves registradas en terceros países y usadas por los operadores europeos (Parte T). El Dictamen contiene asimismo modificaciones al Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión sobre operaciones aéreas.

En 2012 se realizaron progresos en el desarrollo del futuro “Estándar técnico” de la Aviación General.

En relación con la protección medioambiental, la Agencia realizó aportaciones al programa de trabajo CAEP9 para desarrollar nuevas normas sobre CO2 y materias particuladas a fin de mejorar los aspectos relacionados con el clima y la salud de la aviación, y trabajó para mantener actualizados los requisitos de ruido que contribuyen a mantener la capacidad en los aeropuertos con limitaciones de ruido.

La Agencia continuó su trabajo de acuerdo con los ocho paquetes de trabajo prioritarios acordados por el Consejo de Administración y la Comisión en septiembre de 2009. Los paquetes de trabajo se alinearon con los NPA y la nueva estructura normativa propuesta, en particular teniendo en cuenta el progreso llevado a cabo, los recursos internos y externos disponibles y su experiencia adecuada.

Tras la publicación de los cuatro primeros Anexos del reglamento de tripulación de 2011, los otros tres Anexos que contenían los requisitos para la cualificación de la tripulación de cabina (Parte CC), los requisitos de la autoridad para la tripulación (Parte ARA) y los requisitos de la organización para la tripulación (Parte ORA) se publicaron en el Diario Oficial en marzo de 2012 [Reglamento (UE) nº 290/2012 de la Comisión].

Respecto a las operaciones aéreas, los Anexos que contenían los requisitos de autoridad para operaciones aéreas, los requisitos de organización para operaciones aéreas, las operaciones de transporte aéreo comercial y las operaciones que requieren aprobaciones específicas (Parte ARO, Parte ORO, Parte CAT y Parte SPA) se publicaron en el Diario Oficial en octubre de 2012 [Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión].

Además, durante 2012, los Dictámenes relativos a la Parte NCC (operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas), la Parte NCO (operaciones no comerciales de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas), la Parte SPO (operaciones especializadas), la Parte FTL (limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso para el transporte comercial

aéreo con aeroplanos) y la Parte TCO (operadores de terceros países) fueron publicados por la Agencia.

En la Gestión del tránsito aéreo (ATM) y los Servicios de navegación aérea (ANS), la consulta pública de la Notificación preliminar de propuesta de enmienda (A-NPA) sobre la altitud de transición europea armonizada (HETA) se lanzó en febrero de 2012. Su objetivo era recoger información adicional para una detallada Evaluación de impacto de la reglamentación (RIA) y presentar el resultado al Comité del cielo único cuando finalizara la consulta.

Tras la emisión del Dictamen sobre los requisitos relativos a los servicios de navegación aérea (Parte B) de las Normas aéreas europeas normalizadas (SERA) en octubre de 2011, la Agencia siguió apoyando activamente a la Comisión en la preparación de la estructura integrada para las Partes A y B de SERA.

El NPA 2012-18 sobre licencias y certificados médicos de controladores del tránsito aéreo se emitió en noviembre de 2012. Trata la cuestión de la emisión de licencias y certificados médicos de controladores del tránsito aéreo y propone requisitos detallados acompañados de AMC/GM cuando sea necesario, para todos los aspectos que rigen el acceso a esta profesión de la aviación relacionada con la seguridad, así como para ejercer los privilegios que otorga la licencia de controlador del tránsito aéreo.

La Agencia también publicó la Notificación de propuesta de enmienda 2012-19 sobre CS para la Comunicación, navegación y vigilancia en el aire (CS ACNS) en noviembre de 2012 para su consulta. El objetivo es introducir nuevas especificaciones de certificación aplicables a todas las aeronaves, que incluyen en última instancia todas las normas de comunicación, navegación y vigilancia de aeronavegabilidad e interoperabilidad en apoyo de las aplicaciones del espacio aéreo.

En relación con los aeródromos, la mayor parte del trabajo realizado en 2012 tenía por objeto la emisión del Dictamen nº 01/2013 sobre el «Proyecto de Reglamento de la Comisión sobre requisitos de autoridad, organización y operaciones para aeródromos», que se publicó en febrero de 2013. El Dictamen fue bien recibido por la Comisión y se debatió en el Comité de la EASA a principios de este año. El Dictamen tiene por objeto asesorar a la Comisión Europea en la elaboración de las disposiciones de aplicación (IR) para los aeródromos a la hora de entregar las deliberaciones finales de la Agencia sobre el asunto en cuestión. Está previsto que la Comisión Europea adopte y que entren en vigor a finales de 2013 tal y como estipula el BR.

3. Supervisión

a. Supervisión de seguridad del producto

Objetivo y ámbito

La Agencia es responsable de la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de los productos, componentes y equipos aeronáuticos. Esta responsabilidad abarca la certificación inicial de nuevos diseños de tipo y diversas actividades relacionadas, tales como certificaciones de tipo complementarias, aprobación de cambios en las certificaciones de tipo y diseño de reparación. Además, incluye también las actividades para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los productos, componentes y equipos certificados durante los ciclos de vida operativos completos. Esto incluye reaccionar sin demora excesiva a un problema de seguridad, así como publicar y difundir la información obligatoria aplicable.

La Agencia ofrece también servicios a las partes interesadas externas, como la aprobación de los informes MRB y OEB; el apoyo de certificación para validación (CSV) fuera de la UE y la asistencia y asesoramiento técnicos a petición del sector, las autoridades de aviación u otras instituciones públicas.

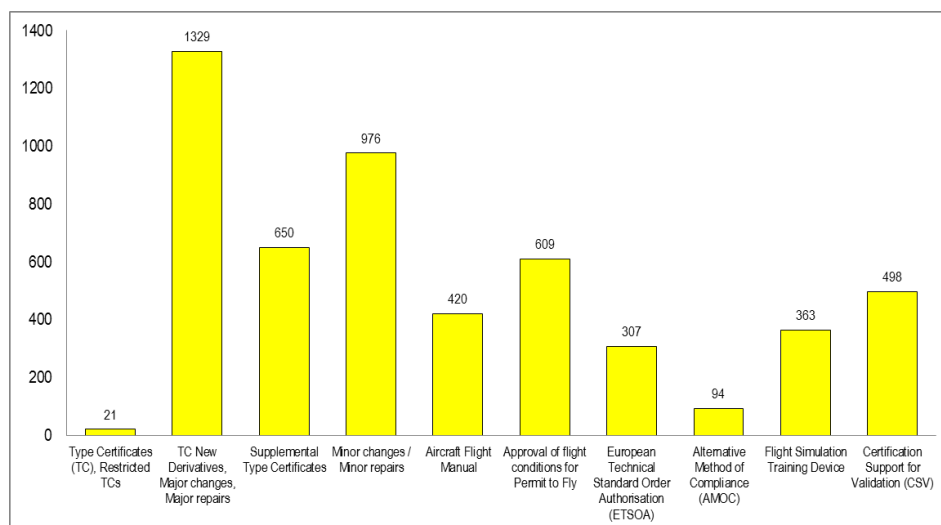
Logros principales obtenidos en 2012

Respecto a la aeronavegabilidad inicial, la Agencia asumió la responsabilidad de la cualificación de los dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo (FSTD). En comparación con los últimos años, la naturaleza de la actividad cambió de un servicio a petición de los Estados miembros a un elemento obligatorio. En este contexto, la Agencia creó un equipo para tratar con las partes externas y gestionar los proyectos subcontratados, principalmente fuera de Europa. Asimismo, tras la publicación en 2011 de las nuevas especificaciones de certificación para aviones deportivos ligeros (CS-LSA), 2012 fue el primer año de certificación de aeronaves con arreglo a las nuevas especificaciones de certificación. Debe mencionarse en el ámbito de la aeronavegabilidad inicial que la Agencia, en estrecha colaboración con el sector, trabajó en el desarrollo de criterios mejorados para el nivel de implicación de la Agencia en un enfoque basado en el riesgo en las actividades de certificación.

La Agencia continuó promoviendo activamente su cooperación y mejorando su comunicación con las partes interesadas. Uno de los eventos principales fue el segundo Taller de certificación con el sector que se celebró en enero. También se organizaron eventos específicos como el Taller ETSO, el primer Seminario de Aviación General y el Simposio sobre aerogiro. Además, a petición del Consejo de Administración, el "Grupo de trabajo de la EASA/sector de estrategia de certificación", con objeto de debatir la necesidad de completar y afinar más la estrategia de certificación, presentó sus recomendaciones al director ejecutivo.

- Certificación de tipo de aeronavegabilidad y medioambiental de productos, componentes y equipos aeronáuticos
 - Tendencia de aplicaciones recibidas

El número de aplicaciones nuevas enviadas a la Agencia para la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental en 2012 (5.267) permaneció estable. No obstante, en comparación con el año anterior, la cantidad también incluye la calificación de FSTD. Las solicitudes de certificación de nuevos diseños de tipo abarcaron una amplia gama de productos aeronáuticos, incluidos el reactor de negocios GVII-2 de Gulfstream Aerospace Corporation, el aerogiro de tamaño medio SKYE SH09 de Marenco Swiss Helicopter, el motor de turbina Turbomeca TM800 y varias solicitudes de la Aviación General. El esquema proporciona un desglose de la naturaleza de las solicitudes recibidas:



- Programa continuo principal de certificación de tipo multianual

El rendimiento de varios proyectos de certificación de tipo multianual prosiguió en 2012, como el Airbus A350, Airbus A320neo (con objeto de reducir el consumo de combustible y por tanto mejorar el rendimiento de la aeronave y la eficacia ecológica), Falcon SMS de Dassault Aviation, reactores de negocios Embraer EMB-545/550, reactor regional de Mitsubishi, el MRJ-200 y los helicópteros grandes AW169 y AW189 de Agusta Westland.

- Número de certificados expedidos

Durante 2012 se expidieron 3.952 certificados. En comparación con el año anterior, la cantidad también incluye la calificación de FSTD. Se concedieron certificados de tipo, entre otros, para el reactor de negocios de amplia gama Gulfstream GVI, el Sukhoi Superjet 100 (primera aeronave de pasajeros rusa certificada por la EASA), el Airbus A400M (certificado de tipo restringido) y el propulsor Ratier-Figeac FH385/FH386 (para instalación junto con el motor Europrop TP400 en el aeroplano Airbus A400M).

- Mantenimiento de la aeronavegabilidad

Durante 2012, la EASA aumentó el tiempo empleado en la supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en línea con sus objetivos de seguridad, así como la expansión de la flota de aeronaves con arreglo a su sistema de mantenimiento de la aeronavegabilidad. En total se añadieron más de 1.400 aeronaves nuevas directamente bajo el sistema de aeronavegabilidad de la Agencia a la flota global de aeronaves. La supervisión de algunas de estas aeronaves requería más recursos que otras en función de la experiencia operativa y de los aspectos de seguridad no cubiertos.

- Tareas de certificación relacionadas con las operaciones

En la preparación de la futura implementación de elementos OSD en el proceso de certificación, en estrecha colaboración con los solicitantes, se seleccionaron dos proyectos (Falcon SMS y Airbus A350) como proyectos piloto con la integración de elementos OSD en el proceso de certificación.

b. Aprobaciones de la organización

Objetivo y ámbito

La EASA es responsable de aprobar organizaciones de diseño allí donde estén ubicadas, así como de la producción, mantenimiento, formación de mantenimiento y gestión de la continuidad de la aeronavegabilidad fuera del territorio de los Estados miembros. También incluye la aprobación de organizaciones de producción ubicadas dentro del territorio de uno o más Estados miembros, si así lo solicita dicho Estado miembro. En 2012, las actividades de aprobación de la organización de la Agencia han alcanzado un nivel de madurez en términos de actividad y metodologías.

Logros principales obtenidos en 2012

Las actividades de aprobación de la organización han crecido a ritmo constante en 2012, incluidas las aprobaciones de organización de diseño (DOA) / procedimiento alternativo (AP) para DOA, aprobaciones de organización de producción (POA) y aprobaciones de organización de mantenimiento / mantenimiento de la aeronavegabilidad (MOA/COA). La carga de trabajo en la vigilancia de la aprobación de organización de producción única europea (SPOA) de Airbus aumentó ligeramente, también en instalaciones fuera de Europa. Las cifras relacionadas con las aprobaciones de organización pueden resumirse como sigue:

Organizaciones aprobadas el 31 de diciembre de 2012➤ **Aprobaciones de organización de diseño**

El 31 de diciembre de 2012, se expidieron 294 DOA en total, de los cuales 227 han sido gestionados por la Agencia. 67 permanecieron en manos de las NAA. 80 organizaciones se encontraban en evaluación inicial para DOA y 39 para AP a DOA. La internalización de las actividades ha alcanzado el objetivo previsto. Se transfirieron 5 organizaciones más a los directores de equipo de la EASA en 2012, incluidos 2 DOA y 3 AP a DOA. Se producirán más transferencias si las NAA deciden detener sus actividades o si la ampliación del ámbito de la DOA así lo requiere.

➤ **Aprobaciones de organización de producción**

A finales de 2012, se emitieron en total 19 POA de la EASA a organizaciones de producción extranjeras y 1 solo POA a Airbus. Además, la EASA siguió expidiendo certificados de aeronavegabilidad para exportación de aeronaves fabricadas en China por organizaciones POA de la EASA y por Airbus bajo la SPOA en Europa. La EASA también contribuyó a la implementación de acuerdos bilaterales UE-EE. UU. y UE-Canadá en el campo de la producción.

Aprobaciones de organización de mantenimiento/mantenimiento de la aeronavegabilidad

En el campo de las aprobaciones de organización de mantenimiento/mantenimiento de la aeronavegabilidad, la EASA está empezando a subcontratar las investigaciones técnicas, así como la vigilancia continua de las organizaciones a las NAA en la mayoría de los casos. Un número limitado de aprobaciones queda cubierta por expertos internos para mantener y desarrollar la experiencia y gestionar con eficacia las actividades desarrolladas por las NAA. La EASA contribuyó a la preparación de una transición adecuada desde el bilateralismo sobre mantenimiento existente al nuevo acuerdo bilateral UE-EE. UU. En 2012, la EASA emitió la primera aprobación extranjera de la CAMO.

Aprobaciones de organización de licencias de tripulación de vuelo

Durante 2012, FCL OA empezó a coordinarse con las principales NAA y a ofrecer apoyo para tratar varios aspectos relacionados con el próximo reglamento. Se han establecido procesos de implementación de FCL OA. Se elaboraron instrucciones de trabajo y material guía para los Centros de formación para pilotos y los Centros médicos aéreos. Se ha llevado la contratación de directores de equipo de FCL OA. Además se han conseguido especificaciones técnicas y estimaciones de la carga de trabajo para la subcontratación. En diciembre de 2012 se seleccionaron las entidades cualificadas para los Centros de formación para pilotos y 3 NAA para la supervisión de los Centros médicos

aéreos. A finales de diciembre, FCL OA asumió la supervisión de 15 organizaciones de formación de pilotos previamente aprobadas por los Estados miembros, de las cuales se emitieron 7 confirmaciones de aprobación. Se agilizó la internalización de las actividades debido a la reducción de la capacidad de los proveedores de servicios para llevar a cabo las tareas asignadas. Se transfirieron por adelantado 5 organizaciones a los directores de equipo de la EASA en 2012. Se producirán más transferencias de forma gradual a medida que los nuevos directores de equipo de FCL OA ATO se vayan uniendo a la sección o si los proveedores de servicios no pueden asumir la carga de trabajo.

Aprobaciones de ATM/ANS

La principal actividad de esta nueva sección en ese momento era el establecimiento de procedimientos con la Comisión para llevar a cabo la supervisión del gestor de la red. Los procedimientos se han establecido a lo largo de 2012 y están actualmente incluidos en el IMS. Se ha llevado a cabo una revisión completa del cumplimiento por parte del gestor de red de los requisitos aplicables.

Se inició una actividad paralela con el fin de prepararse para la asunción de la supervisión del proveedor de servicios de EGNOS, ESSP. Esta actividad consistía en reuniones de supervisión con las autoridades belgas y francesas así como la participación en auditorías y la transferencia final de la responsabilidad de supervisión a la EASA en noviembre de 2012.

En febrero de 2012, la sección de aprobaciones de la organización ATM/ANS asumió la responsabilidad de supervisión para una organización de formación de ATCO estadounidense de la NSA noruega. En junio de 2012 tuvo lugar la primera auditoría.

Puesto que tanto la sección como sus objetivos son nuevos, el desarrollo de los procesos, formularios y procedimientos continúa, así como la contratación de personal nuevo.

c. Inspecciones de Estados miembros

Objetivo y ámbito

La Agencia supervisó la implementación uniforme y eficaz de la legislación comunitaria por parte de las autoridades competentes de los Estados miembros, por medio de las inspecciones de normalización. Dichas inspecciones también pueden incluir investigaciones de organizaciones bajo la supervisión directa de las autoridades competentes a efectos de muestreo.

El 2 de febrero de 2012, el Reglamento (UE) nº 90/2012² modificó el Reglamento (CE) nº 736/2006³ para extender la aplicación de los métodos de trabajo para realizar inspecciones de normalización, además del inicio y del mantenimiento de la aeronavegabilidad, a los campos siguientes:

- Operaciones aéreas
- Inspecciones en pista (inspecciones SAFA)
- Tripulación de vuelo
- Controladores de tránsito aéreo
- Gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación.

² Reglamento de Aplicación de la Comisión (UE) nº 90/2012 de 2 de febrero de 2012 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 736/2006 sobre los métodos de trabajo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea a la hora de realizar inspecciones de normalización, DO L 31/1.

³ Reglamento de la Comisión (CE) nº 736/2006 de 16 de mayo de 2006 sobre los métodos de trabajo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea a la hora de realizar inspecciones de normalización, DO L 129/10.

De esta forma, las inspecciones de normalización en todos los ámbitos se realizan ahora con arreglo a la misma base jurídica y de conformidad con los mismos métodos de trabajo.

El ámbito geográfico de la normalización abarca 46 países: 31 "Estados de la EASA" (esto es, los 27 Estados miembros de la EU más 4 estados en los que la legislación comunitaria en el campo de la seguridad de aérea es aplicable mediante acuerdos bilaterales o multilaterales con la UE), y 15 estados con arreglo a las disposiciones de acuerdos de trabajo con la EASA ("Estados WA"). En el transcurso de 2012, 36 de ellos fueron objeto de inspección en uno o varios campos técnicos, de los cuales 24 "Estados de la EASA" y 12 "Estados WA".

En el campo de las inspecciones en pista, un total de 44⁴ países forman parte del programa SAFA y 16 de ellos fueron visitados en 2012: 13 "Estados de la EASA" y 3 "Estados WA".

Logros principales obtenidos en 2012

➤ Lista de inspectores

La EASA está comprometida con la incorporación de inspectores de NAA comisionados en sus equipos de inspección, con objeto de aprovechar sus competencias y experiencia práctica, así como para crear y difundir un conocimiento común de los requisitos aplicables en las NAA (normalización proactiva). En 2012, se formaron 134 Equipos por inspectores de autoridades nacionales comisionados (el 50 % del total). Se llevaron a cabo cinco cursos de formación inicial de inspectores de normalización, con un total de 85 inspectores.

➤ Resultados clave de la normalización

En 2012, se llevaron a cabo 121 inspecciones de normalización, de la siguiente forma:

Tipo de inspección	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
Normal	23	16	8	7	9 ⁵
Ad-hoc	1	-	-	-	-
Seguimiento	1	9	11	7	-
Evaluación de la ZECA	1	2	-	-	-

Como resultado, se encontró un total de 868 hallazgos, de los cuales 838 se clasificaron como incumplimientos con necesidad de un plan de acciones correctoras que debía ser propuesto e implementado por la NAA inspeccionada. Aproximadamente el 26 % de todos los hallazgos se clasificaron como deficiencias importantes que pueden provocar cuestiones de seguridad si no se corrigen adecuadamente.

Todos los planes de acciones correctoras propuestas por las NAA fueron evaluados por las secciones de normalización adecuadas. En algunos casos concretos, no pudieron llegarse a acuerdos, lo que llevó a la publicación de informes complementarios. Las acciones acordadas estuvieron controladas por la Agencia para poder garantizar su implementación.

En la mayoría de los campos de normalización, las principales dificultades están relacionadas con el proceso de concesión de aprobaciones, licencias o certificados y con la supervisión continua de las organizaciones aprobadas. La disponibilidad insuficiente de personal adecuado de inspección, en cuanto a cualificación o cantidad, es una de las razones principales de la insuficiencia identificada; esto es especialmente relevante en el campo de las operaciones aéreas.

⁴ El ámbito geográfico de la normalización SAFA es el mismo que la normalización sin Kosovo, San Marino y Liechtenstein y con Marruecos.

⁵ Cuatro Estados miembros fueron visitados por primera vez en el campo FSTD.

- Durante 2012, la Agencia celebró un total de 13 reuniones para ATM/ANS. Las reuniones de normalización han probado ser una herramienta satisfactoria para lograr un elevado nivel de conocimiento común de los requisitos aplicables. Mejora continua del proceso de normalización

Actualmente, el proceso de normalización está maduro y cumple sus objetivos satisfactoriamente.

La utilización de la extracción de datos automatizada y la mejora de las funciones de información permitieron contar con un control mejorado y más puntual del estado de los hallazgos, lo que tiene como resultado un control general mejorado de la fase de seguimiento del proceso de normalización. La Agencia participó en el borrador del nuevo reglamento de normalización, basándose en la experiencia obtenida en más de 5 años de implementación del reglamento actual.

El nuevo concepto para llevar a cabo la normalización se basa en un enfoque de supervisión continua, en función de la identificación, recopilación y análisis de los datos de seguridad y actividad, con el fin de que la normalización de la EASA pueda evaluar de forma continua las funciones de supervisión de seguridad de las autoridades competentes y los resultados de rendimiento de seguridad de los estados, tanto de manera general como específica de cada campo. Estos datos se procesarán a continuación con ayuda de un modelo y servirán de indicador importante para determinar la frecuencia, el ámbito y la extensión de las inspecciones de normalización.

d. Operadores

Objetivo y ámbito

El departamento de operadores cubre las actividades de la Agencia en relación con la coordinación del programa de evaluación de seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA) de la Comunidad Europea y la autorización de operadores de terceros países (TCO).

La actividad SAFA llevada a cabo por la EASA es una función de coordinación, e incluye:

- Mantener y actualizar la base de datos de informes de las inspecciones en rampa SAFA.
- Proporcionar análisis e informes sobre los datos recogidos.
- Fomentar la organización e implementación de cursos de instrucción.
- Ofrecer propuestas para manuales y procedimientos.
- Fomentar la normalización de la actividad de SAFA.

Además, dentro del ámbito del artículo 23 del Reglamento de base de EASA, la Agencia será responsable de expedir las autorizaciones a los operadores de terceros países (TCO) que deseen volar en el espacio aéreo de la EASA y aterrizar en uno de los países pertenecientes a la EASA.

Este año, la Agencia se centró en una mejora del programa SAFA (incluido, por ejemplo la actualización de la base de datos SAFA, la emisión de material guía revisado de SAFA) en la realización de auditorías de normalización SAFA a las NAA y en proporcionar apoyo continuado técnico y profesional a la Comisión para el Comité de seguridad aérea (ASC) en la lista de seguridad de la UE.

Logros principales obtenidos en 2012

SAFA

Tras la publicación de una nueva aplicación y base de datos de SAFA, se implementó una actualización significativa en 2012, que se centró en mejorar las funciones analíticas y en facilitar el seguimiento.

El análisis SAFA se llevó a cabo en línea con el programa establecido. Los resultados del análisis, así como los resultados del proceso de priorización de las inspecciones SAFA se presentaron durante las reuniones del Comité de seguridad aérea (lista de seguridad). A petición de la Comisión Europea se llevaron a cabo numerosos análisis ad-hoc con objeto de apoyar los diversos casos investigados.

Tal y como establece la Directiva SAFA y el reglamento de normalización modificado, la EASA continuó con el proceso de normalización de SAFA y comenzó un segundo ciclo de normalización en 2012. Se planificaron y completaron en total 16 inspecciones de normalización en la UE y en los Estados participantes en el programa SAFA fuera de la UE.

El diálogo con el sector prosiguió mientras la EASA organizó el 2.º Foro del sector y organismos de reglamentación de SAFA, que reunió a representantes de los Estados participantes en SAFA, IATA, AEA, ELFAA, IACA y los principales fabricantes de aeronaves para debatir abiertamente sobre asuntos relacionados con SAFA.

Los procedimientos SAFA se revisaron en función de la información recibida en las reuniones con los estados participantes y el sector, así como de la información obtenida de las visitas de normalización. En 2012 se adoptó una nueva versión del material guía SAFA de la EASA (procedimientos de inspección en pista). Posteriormente, la EASA emitió un boletín de formación SAFA y organizó un taller para instructores de SAFA.

El programa europeo SAFA se siguió promocionando a destinatarios internacionales, y sus principios y procedimientos se adoptan cada vez más en distintas regiones y estados de todo el mundo.

Montenegro celebró un Acuerdo de trabajo con la EASA, con lo que se convirtió en el 44.º estado participante en SAFA.

Operadores de terceros países

Dentro de la ampliación de sus competencias, la Agencia ha organizado el trabajo preparatorio (definición exacta del ámbito, carga de trabajo y procedimientos) en el contexto de autorizaciones a operadores de terceros países (TCO). La Agencia se centró en el borrador del reglamento de aplicación (futura Parte TCO), los procedimientos de trabajo y el modelo de evaluación de TCO, y contribuyó al documento de análisis comercial ICT para la aplicación de software prevista TCO. Debido a los retrasos sufridos en el proceso de elaboración de reglamentación y la adopción de la Parte TCO, la contratación prevista de oficiales y directores de equipo de TCO se encuentra en espera.

La Comisión Europea recibió el apoyo adecuado en el contexto de la lista de seguridad de la UE. La EASA participó en las audiciones preparatorias con autoridades y operadores extranjeros y ha proporcionado su experiencia técnica en varios análisis de casos en el marco de la lista de seguridad de la UE. La sección TCO continuó coordinando el grupo de trabajo de análisis de informes USOAP de OACI, que proporcionó al Comité europeo de Seguridad Aérea varios informes de países. Además, el personal de TCO consiguió la cualificación de auditores USOAP de OACI y la EASA comisionó al personal para participar en varias auditorías complejas de la OACI.

4. Desarrollo internacional

Objetivo y ámbito

La Agencia celebró acuerdos de trabajo con NAA extranjeras y participó en la negociación e implementación de acuerdos bilaterales de seguridad aérea (BASA) y otros acuerdos de aviación para cada caso.

Además, la Agencia está reforzando sus relaciones con la OACI, en estrecha colaboración con la DG Move y los Estados miembros y en relación con Eurocontrol.

Además, la Agencia apoya la mejora de las capacidades de reglamentación en los países en desarrollo.

Logros principales obtenidos en 2012

➤ Acuerdos bilaterales y Acuerdos de trabajo

. Tuvo lugar una intensa actividad de coordinación en virtud de los acuerdos bilaterales de seguridad en la aviación (BASA) sobre la seguridad de la aviación civil entre la UE y Estados Unidos. En particular, en la reunión celebrada en mayo de 2012, el Consejo de supervisión bilateral (BOB) con arreglo al BASA EU-EE. UU. decidió establecer tres grupos de trabajo a los que asignó la tarea de desarrollar nuevos anexos al contrato, concretamente sobre: Licencias de pilotos, dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo (FSTD) y organizaciones de formación de pilotos. En relación con el acuerdo EU / EE. UU., durante 2012 se realizaron seis inspecciones en EE. UU. Además, se celebraron dos reuniones del Consejo de coordinación de mantenimiento conjunto (JMCB) y se logró la revisión y aprobación de la Guía al anexo de mantenimiento (MAG).

En relación con el acuerdo EU/Canadá, se organizó la primera reunión del Comité Sectorial Conjunto sobre Mantenimiento (JSCM) y se desarrolló y aprobó la MAG, así como un documento con los procedimientos de transición acordados que deben seguir Transport Canada, la EASA y las autoridades competentes de los Estados miembros.

Tras la entrada en vigor del acuerdo celebrado entre Estados Unidos y la Unión Europea sobre cooperación en el reglamento sobre seguridad de la aviación civil, el Comité de supervisión de certificación (COB) inició una revisión completa de los procedimientos de implementación técnica relacionados (TIP). Se ha creado un proceso de mejora continua con el fin de agilizar aún más la aceptación recíproca de los hallazgos técnicos y las aprobaciones entre Europa y EE. UU.

➤ Cooperación con la OACI

En 2012, la EASA mantuvo negociaciones con la OACI sobre un acuerdo de trabajo entre ambas organizaciones, con arreglo al memorando de acuerdo UE-OACI. Dichas negociaciones deberían terminar en 2013.

Además, la EASA continuó su trabajo con la Comisión Europea, los Estados miembros de la UE y la OACI para desarrollar un método más sencillo de cubrir las diferencias en aquellos aspectos en los que la UE ha obtenido competencia. Se celebró una reunión de Coordinadores nacionales europeos de supervisión continua (NCCMC) en Colonia en diciembre de 2012 para debatir las dificultades actuales a las que se enfrentan los Estados miembros y para encontrar soluciones de común acuerdo, en particular respecto al Enfoque de supervisión continua (CMA) de la OACI y la presentación electrónica de diferencias (EFOD). La EASA también contribuyó en 2012 al trabajo del grupo de coordinación de seguridad CEAC/CE para la Asamblea de la OACI, que está preparando la contribución europea a la 38.ª Asamblea de la OACI (que se celebrará en septiembre/octubre de 2013). Además, la EASA ha seguido trabajando con la oficina regional de París de la OACI para ayudar a dar forma al nuevo Grupo de seguridad de la aviación regional europea (RASG).

5.Actividades de apoyo

Objetivo y ámbito

Las actividades de apoyo de la EASA abarcan la gestión y administración general de la Agencia. Esto incluye la organización general (gestión, planificación, coordinación general), la comunicación, el asesoramiento legal, las auditorías y la calidad. Además, el soporte administrativo e IS (financiero, gestión de RRHH, compras, servicios centrales y servicios de información), así como el apoyo operativo (gestión de aplicación, investigación en seguridad, acreditación, formación técnica, contratos con NAA) están también incluidos.

En 2012, los principales retos del área de apoyo incluían el lanzamiento de dos aplicaciones de TI principales (SAFA e IORS) y la finalización de los acuerdos para el establecimiento de la oficina de Bruselas de la EASA.

Logros principales obtenidos en 2012

Gestión de aplicaciones y servicios de adquisiciones

El primer paso de la revisión prevista del Reglamento de Tasas e Ingresos finalizó con éxito mediante el la modificación del Reglamento nº 494/2012, por el que la Agencia podía cargar las actividades de competencias nuevas a partir de abril de 2012.

Se gestionaron y firmaron a lo largo de 2012 aproximadamente 23 procedimientos de licitación de gran valor que abarcaron las necesidades de adquisición de las diferentes Direcciones de la EASA (consulte los detalles en el Anexo 5).

En el campo de la subcontratación de la certificación, la segunda fase del procedimiento de adquisición tanto para las Autoridades de aviación nacionales como para las entidades cualificadas se realizó con éxito. Se han firmado nuevos contratos de servicio marco con 15 NAA y 10 QE.

Servicios financieros

La Agencia emitió todos los documentos de información y planificación puntualmente, cumpliendo así el Reglamento financiero. El Tribunal de cuentas europeo aprobó las cuentas anuales de 2011 y el Parlamento europeo aprobó la gestión de la Agencia correspondiente al ejercicio 2010.

Se elaboró un manual financiero que ofrecía una descripción general de todos los conceptos sobre los que se basa la actividad, así como la forma en que se aplican los principios y herramientas contables y presupuestarios en la Agencia.

Se desarrolló aún más la capacidad de información con el fin de apoyar la gestión de la Agencia sobre el proceso de adopción de decisiones para desempeñar eficazmente la misión de la Agencia. Un marcador mensual con un conjunto de indicadores clave (incluidos los correspondientes al programa de trabajo anual) se presentó y debatió cada mes con todos los Directores del Comité Ejecutivo. Los cierres de cuentas trimestrales, otras mejoras de las bases de datos e informes y análisis específicos permitieron una estrecha supervisión tanto de las actividades financiadas por subsidios como por tasas y cargas.

El sistema de control interno se reforzó con la introducción de controles a posteriori. Se adoptaron acciones específicas (p. ej., organización de jornadas de financiación, reuniones mensuales con las Direcciones operativas, etc.) para reforzar aún más la concienciación y los conocimientos financieros del personal de la Agencia. Se implementaron la mayoría de las acciones de simplificación administrativa definidas en 2011.

Servicios jurídicos

El Departamento jurídico también se implicó en gran medida a la hora de apoyar el borrador de las funciones de normalización y legislación de la Agencia. El Departamento apoyó las funciones técnicas y operativas de la Agencia y todos sus procesos. En particular, debe destacarse el trabajo de implementación del Reglamento de multas y sanciones, así como la revisión de los procedimientos internos para tratar las medidas del artículo 14.

El departamento ha coordinado continuamente la respuesta de la Agencia a las solicitudes de las jefaturas de investigación de accidentes y las autoridades judiciales en estrecha cooperación con las Direcciones operativas y el asesoramiento legal externo. Ha coordinado varias solicitudes de acceso público a los documentos de la EASA y respuestas a las reclamaciones presentadas al Defensor del Pueblo europeo, y ha desempeñado un papel fundamental a la hora de establecer el marco para el tratamiento estructurado de los problemas sobre conflictos de intereses. Ha acordado asimismo con el Supervisor de protección de datos europeo una hoja de ruta sobre el cumplimiento de la obligación de protección de datos. A finales de año, se había alcanzado el 72 % de los objetivos acordados.

El Departamento también organizó la defensa de la Agencia en el primer proceso de apelación ante la sala de recursos, incluida la defensa de la postura de la Agencia en las vistas orales.

Igualmente, el Departamento, como parte de la delegación europea y dirigiéndola, albergó en Bruselas una de las últimas reuniones del grupo operativo de la OACI sobre protección de la información de seguridad que está llegando a su fin. El Departamento también presidió en 2012 la Red jurídica interagencias.

Comunicaciones

El año 2012 estuvo marcado por la celebración del 10.º aniversario de la Agencia, que reunió a más de 700 miembros del personal y representantes del sector de la aviación, las autoridades de aviación nacionales, las organizaciones internacionales asociadas y la Comisión Europea, incluido el Comisionado europeo de transporte y movilidad.

Recursos humanos

A finales de 2012, la EASA empleaba a 614 Agentes temporales (TA), 40 más que el año anterior. Adicionalmente, se emplearon en la EASA 70 Agentes contractuales (CA) y 11 Expertos nacionales comisionados (SNE). En total, la EASA celebró 82 contratos nuevos de empleo y 29 miembros del personal dejaron la Agencia. Esto tuvo como resultado un incremento neto de 53 miembros en plantilla. 23 miembros de la plantilla superaron con éxito los procedimientos de selección internos o externos.

La Agencia publicó 47 vacantes de empleo, con 38 puestos temporales y 12 cargos de agentes contractuales. Se terminaron 49 procedimientos de selección correspondientes a 41 puestos temporales y 10 cargos de agente contractual. Aproximadamente se recibieron 4.197 solicitudes y se llevaron a cabo más de 433 entrevistas.

Nuevos contratos celebrados en 2012 (TA/CA/SNE)	82
Miembros de plantilla salientes en 2012 (TA/CA/SNE)	29
Aumento neto del personal en 2012 (TA/CA/SNE)	53
Vacantes publicadas en 2012 (TA/CA/SNE)	47
Candidatos internos satisfactorios (TA)	23

Otros 16 candidatos TA aceptaron una oferta de empleo en 2012 y asumirán sus cargos en los primeros meses de 2013. Los detalles acerca de las cifras del personal de la Agencia en 2012, así como los datos demográficos pueden encontrarse en el **Anexo 5**.

Teniendo en cuenta las condiciones del mercado laboral y los escasos recursos de expertos en aviación, es muy importante no sólo resultar atractivos para los expertos con experiencia, sino también cualificar a los jóvenes licenciados internamente. En este contexto, la primera solicitud de formación pagada se lanzó en otoño de 2011 con una incorporación en la primavera de 2012.

Las incorporaciones tienen lugar normalmente en primavera y otoño. El personal universitario en formación permanece un periodo de hasta seis meses y los estudiantes que han terminado al menos dos años de estudios universitarios, permanecen por un periodo mínimo de tres meses hasta un máximo de seis meses. En total se seleccionaron a 13 estudiantes en 2012 para realizar una formación de seis meses en una función correspondiente a su formación académica.

Con objeto de garantizar la contratación de personal suficiente con las competencias técnicas adecuadas y dados los escasos recursos de expertos de aviación en el mercado laboral (como se menciona arriba), la EASA estuvo representada como empleador en varias ferias en 2012 (AERO Friederichshafen, jornadas de información sobre carreras en ILA y jornadas de información sobre carreras en Farnborough Airshow).

Desde mayo hasta octubre de 2012, alrededor de 40 miembros de la plantilla de la EASA participaron en un miniproyecto sobre horario flexible y fichaje a la entrada y a la salida (CICO). Con el lanzamiento del miniproyecto se pretendía probar la futura implementación del horario flexible y CICO para el personal de la EASA, y ofrecer comentarios al equipo del proyecto de horario flexible (departamentos de RRHH, IS y CS) para mejorar, bien las funcionalidades de las herramientas de TI, bien el borrador de la política de horario flexible. El miniproyecto terminó en octubre de 2012 para que el equipo del proyecto de horario flexible pudiera ajustar las herramientas de TI que permitían la implementación de Flexitime y CICO, y los borradores de las políticas existentes al respecto. Esto conllevó la adopción de la Decisión ED 2012/162/E el 17.12.2012 relativa a la introducción de acuerdos de horarios laborales flexibles ("horario flexible") que se aplicarán en la EASA el 01.02.2013.

Tras el informe final de auditoría realizado por el Tribunal de cuentas europeo (ECA) en 2011, cuatro agencias europeas incluida la EASA fueron calificadas por sus políticas inadecuadas sobre conflictos de intereses o por la falta de ellas. Puesto que los informes del ECA se usan además de las cuentas anuales y los estados financieros por el Parlamento Europeo durante el procedimiento anual de aprobación de la gestión, era de vital importancia para la Agencia contar con una política sobre prevención y mitigación de conflictos de intereses que estuviera implementada antes del final de 2012 para garantizar que la EASA obtuviera la aprobación de la gestión para el siguiente ejercicio. Como resultado de ello, el 1 de agosto de 2012, la Agencia adoptó la política del "Código de conducta del personal de la EASA", que incluía normas relativas a la "prevención y reducción de conflictos de intereses" y a "Obsequios y atenciones". La adopción e implementación de esta política tiene por objeto garantizar que el personal de la EASA actúe con imparcialidad, independencia e integridad al desempeñar sus cometidos, uno de los principios clave de la administración de todas las instituciones y Agencias europeas. Las principales medidas que adoptó la EASA para implementar esta política en el segundo semestre de 2012 fueron las siguientes:

- el requisito para cada directivo de realizar una declaración anual de intereses⁶,
- el requisito para el Comité Ejecutivo de la EASA, que incluye a los Directores, de realizar una declaración anual de intereses. Las declaraciones de intereses anuales de los Directores se han publicado en la página web de la EASA,
- la creación de un Comité Ético para proporcionar opiniones y apoyo al ED a fin de evaluar la declaración de intereses realizada,
- la adopción de normas relativas a obsequios, atenciones e invitaciones aplicables a todos los miembros de la plantilla,
- la creación de una formación obligatoria relativa al Código de conducta centrada en sus anexos para todo el personal de la EASA.

En 2012, 85 miembros de la plantilla (81 TA y 4 CA) fueron propuestos para su reclasificación. Los CA se reclasifican directamente; el 8 % de los TA han superado correctamente el requisito del tercer idioma.

El Pulse Check de 2012 (2 al 24 de febrero) se celebró para realizar un seguimiento de las áreas clave de toda la encuesta de 2011 (índice de respuesta del 69 %). Los resultados se han utilizado para desarrollar la formación subsiguiente de los directivos y las actividades de creación de equipos, así como la preparación de las reuniones de todo el personal, las iniciativas de comunicación para el aniversario de la EASA y la celebración de las reuniones periódicas de HoD, el blog ED, etc. De manera específica, los grupos de trabajo de HoD se crearon para desarrollar planes de acción sobre las principales áreas de mejora identificadas. El grupo de trabajo sobre Cultura y Comunicación ofreció información sobre la cultura de la Agencia, un proyecto común entre RRHH, comunicaciones y el grupo de trabajo. Esta información se usará para crear un taller de desarrollo organizativo a principios de 2013 y para lanzar varias iniciativas de consulta para el personal a lo largo del próximo año.

El grupo de terapia confidencial ha aumentado con tres nuevos asesores, lo que supone en total seis asesores en activo.

Los siguientes procedimientos de licitación para proyectos de desarrollo de RRHH se realizaron en 2012:

- 1) El proyecto de evaluación de empleo, con el objeto de disponer de una matriz de puestos de la EASA y establecer la estructura de un modelo de familias de trabajos. Esto ayudará a tomar decisiones organizativas relativas a la reestructuración, la movilidad del personal, las trayectorias de carreras y la planificación de la rotación de personal. La implementación dará comienzo en el primer trimestre de 2013.
- 2) El proyecto de marco de competencias, con el objeto de desarrollar un modelo de competencias orientado a la especificidad de la experiencia de la Agencia y a apoyar nuestros procesos de RR. HH. y gestión. La implementación dará comienzo en el segundo trimestre de 2013.

⁶ Debe tenerse en cuenta que los miembros de la plantilla que tengan una posición clasificada como sensible deberán cumplimentar una declaración de intereses anual. Este ejercicio se pondrá en marcha en 2013.

- 3) El proyecto para los centros de evaluación y desarrollo terminó en el cuarto trimestre de 2012. Apoyará a la EASA a la hora de reforzar las prácticas de contratación y desarrollo para puestos directivos.
- 4) En 2012 se preparó otro procedimiento de licitación abierta para proporcionar trabajadores temporales, que se publicará en el primer trimestre de 2013. Los trabajadores temporales son necesarios para complementar al personal reglamentario de la EASA debido a ausencias a corto/medio plazo o a periodos de pico que requieren mano de obra adicional.

En diciembre de 2012, el ED decidió reorganizar la función de RR. HH. en dos departamentos:

- Administración de personal para garantizar la implementación eficaz de todas las disposiciones reglamentarias relativas a las condiciones de empleo.
- Desarrollo profesional y organizativo para establecer un estrecho vínculo entre la atracción y la selección de talentos, la gestión del rendimiento, la formación, la movilidad y la identificación de potencial para garantizar el crecimiento. Se identificarán competencias y se tratarán posibles insuficiencias, prestando especial atención a la experiencia necesaria en el futuro.

Esta reorganización (incluida la firma de las decisiones ED necesarias) se implementará en 2013.

Formación técnica y general

Formación general

En 2012, se organizaron un total de 336 cursos de formación general (de los cuales 80 clases y pruebas de idiomas) con un total de 2.692 participantes (de los cuales 499 en clases/pruebas de idiomas).

La concienciación sobre la formación en gestión y el desarrollo de equipos ha aumentado. Se organizaron un total de 6 eventos de creación de equipos. La tasa de asistencia a la formación de gestión anual cumplió el indicador clave de rendimiento del 85 %. La formación en conocimientos de evaluación para los nuevos responsables de informes también se siguió obligatoriamente.

Se continuó la formación en concienciación intercultural, incluidos cursos estándar sobre comunicación intercultural eficaz y negociación, así como temas específicos orientados a áreas específicas (África, China).

La formación obligatoria para implementar la política sobre el código de conducta de la EASA se extendió a todos los trabajadores de las instalaciones de la EASA. Se formaron en primer lugar los directivos (84 % de asistencia) y miembros de la plantilla en funciones delicadas (94 % de asistencia). En general, se formó a más del 77 % de los destinatarios objetivo totales en 2012. La formación continuará en 2013.

En el año 2012 las actividades de formación general fueron las siguientes:

		TOTAL
Sesiones de formación general	256	336
Clases y pruebas de formación de idiomas	80	
Asistentes a la formación general	2.193	2.692
Asistentes a la formación en idiomas	499	

Formación técnica

Para cumplir con el incremento de solicitudes de formación, tanto ad-hoc, como planificada, se tomaron las siguientes acciones en 2012:

- Publicación de los catálogos de cursos de formación técnica en la Web de la EASA para NAA, el sector, NAA internacionales e instituciones académicas para aumentar la visibilidad y el uso de un registro común centralizado.
- Publicación de un mayor número de cursos de formación a distancia (e-learning), incluido el acuerdo de seguridad UE/EE. UU., ARIS e IORS.
- Compartir las mejores prácticas con las NAA a través de reuniones del grupo de iniciativas de formación comunes (CTIG) y participar en los talleres de normalización y elaboración de reglamentación.
- Realización del inventario general de los recursos de la biblioteca técnica y renovación de las publicaciones estándar clave y las suscripciones electrónicas.
- Formación en la nueva plataforma de examen electrónico ELG para organizaciones y NAA.

Entre los logros principales obtenidos en 2012 se incluyen:

- Aumento de los proveedores de examen electrónico hasta 43, incluidos 13 NAA de Estados miembros.
- Nueva licitación de 4 años que abarca 17 lotes.
- Implementación del sistema ELG de la EASA para la gestión de la formación y la plataforma de examen electrónico con migración de toda la base de datos a los propios servidores de la EASA.

- Adopción de nuevas tecnologías de formación para hacer frente a la expansión de la base de clientes.
- Desarrollo y entrega de cursos especializados para: CS-23, CS-27/29, examinadores de FSTD, acuerdo de seguridad UE/EE. UU., ARIS, sistema ELG, base de datos SAFA e IORS.
- Presentación a ED del documento de reflexión académico de formación de la EASA.
- Publicación del conjunto de exámenes electrónicos de tripulación de vuelo (10).
- Publicación del calendario de formación de 2013 (diciembre de 2012).

En el año 2012 las actividades de formación fueron las siguientes:

Sesiones de formación	96
Jornadas de entrega	166
Asistentes de la EASA	515
Asistentes de las NAA	295

Anexos

- **Anexo 1:** **Declaración de garantía del Ordenador de la Agencia**
- **Anexo 2:** **Estudios y proyectos de investigación en 2012**
- **Anexo 3:** **Decisiones, dictámenes y NPA de 2012**
- **Anexo 4:** **Resultados económicos de la Agencia en 2012 (Implementación presupuestaria de la EASA)**
- **Anexo 5:** **Procedimientos de adquisición lanzados o finalizados en 2012**
- **Anexo 6:** **Cifras e información demográfica del personal**
- **Anexo 7:** **Conjunto de indicadores clave**
- **Anexo 8:** **Consejo de Administración de la EASA**
- **Anexo 9:** **Lista de acrónimos**

Anexo 1: Declaración de garantía del Ordenador de la Agencia

El abajo firmante, Patrick Goudou, Director Ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, actuando en calidad de Ordenador de la Agencia,

- declara que la información que figura en el presente informe presenta una imagen fiel de la situación⁷.

- afirma que tiene una certeza razonable de que los recursos asignados a las actividades descritas en este informe se han utilizado para los fines a los que estaban destinados y de conformidad con los principios de la buena gestión financiera, y de que los procedimientos de control establecidos ofrecen las garantías necesarias sobre la legalidad y regularidad de las transacciones.

Esta garantía razonable se basa en su propio juicio y en la información de que dispone, como la revisión anual de los controles internos y las enseñanzas extraídas del último informe del Servicio de Auditoría Interna y los informes del Tribunal de Cuentas relativos a los años anteriores al de esta declaración.

- Confirma no hallarse en conocimiento de informaciones no declaradas que pudieran perjudicar los intereses de la institución.

- Confirma que se han adoptado las medidas pertinentes tras la auditoría del IAS con el fin de atender las principales recomendaciones formuladas.

Patrick Goudou,

Director Ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea

⁷ En este contexto, una «imagen fiel» significa una imagen fiable, completa y correcta de los asuntos.

Anexo 2: Estudios y proyectos de investigación en 2012

En 2012, la Agencia decidió financiar los siguientes 9 proyectos, cada uno de ellos de entre 6 y 11 meses de duración tras un proceso de licitación y por un presupuesto total de casi un millón de euros (943.600 € para BL3903 + 0 K€ para BL3600):

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

En 2012 la Agencia recibió y aceptó los informes finales de los siguientes proyectos:

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

* Realizado por un estudiante en prácticas durante su pasantía

Los informes están disponibles para su visualización y descarga en la página de investigación de Internet de la Agencia⁸.

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

Anexo 3: Decisiones, dictámenes y NPA de 2012

Decisiones

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

Dictámenes

Dictámenes	Número de tarea	Materia
Dictamen 01/2012	RMT.0428 (OPS.001 a)	Implementing rules for air operations
Dictamen 03/2012		
Dictamen 02/2012		
Dictamen 04/2012	RMT.0440 (OPS.055 a)	FTL requirements for CAT aeroplane

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

NPA

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

Anexo 4: Resultados económicos de la Agencia en 2012 (Ejecución presupuestaria de la EASA)⁹

4.1. Resultado presupuestario preliminar para 2012 (todas las cantidades en miles de euros - € '000).

Las cuentas del presupuesto ofrecen una imagen detallada de la implementación del presupuesto. Se basan en el principio modificado de contabilidad en valores de caja.

INGRESOS	2012	2011
Ayuda de la Comisión (para el presupuesto operativo - Títulos 1,2 y 3 - de la agencia)	35.728	35.192
Fondos Phare procedentes de la Comisión	2.924	946
Otras contribuciones y fondos recibidos a través de la Comisión	1.514	1.525
Ingreso por tarifas	74.241	71.978
Otros ingresos	727	1.308
TOTAL INGRESOS (a)	115.132	110.949
GASTOS		
Título I: Personal	64.276	57.911
Título II: Gastos administrativos	13.563	13.871
Título III: Gastos operativos excluidos los ingresos afectados provenientes de tasas e ingresos	56.812	51.442
Ingresos afectados provenientes de F&C	24.197	25.226
TOTAL GASTOS (b)	158.848	148.450
RESULTADO PARA AL EJERCICIO FINANCIERO (a-b)	- 43.716	- 37.501
Cancelación de créditos de pago no utilizados del ejercicio anterior	1.612	2.526
Ajuste para traslado del ejercicio anterior de créditos disponible a 31 de diciembre derivados de los ingresos afectados	42.177	36.349
Diferencias de cambio durante el año (beneficios +/pérdidas -)	- 12	- 13
SALDO DE LA CUENTA DE RESULTADO DEL EJERCICIO PRESUPUESTARIO	62	1.361
Saldo año N-1	1.361	1.565
Saldo positivo del año N-1 reembolsado en el año N a la Comisión	- 1.361	- 1.565
Resultado utilizado para determinar las cantidades en contabilidad general	62	1.361
Ayuda de la Comisión: la Agencia registra ingresos acumulados y gastos acumulados de la Comisión	35.666	33.830
La financiación previa permanece abierta para su reembolso por la Agencia a la Comisión en el año N+1	62	1.361
No incluido en el resultado presupuestario:		
Interés generado a 31/12/N en los fondos de ayuda de la Comisión y a ser reembolsados a la Comisión (responsabilidad)	0,055	0,059

⁹ Se espera recibir el informe final del Tribunal de cuentas europeo sobre las cuentas de la EASA en 2012 en junio de 2013.

En 2012, la Agencia únicamente ha utilizado créditos no diferenciados.

El consumo total de créditos de compromiso alcanzó los 158.848.000 euros (148.450.000 euros en 2011), de los cuales 132.280.000 euros (121.966.000 euros en 2011) se comprometieron y 26.568.000 euros (26.484.000 euros en 2011) correspondientes a créditos autorizados sobre ingresos afectados se traspasaron automáticamente con arreglo al artículo 10 del Reglamento financiero de la EASA.

El consumo total de créditos de pago alcanzó los 158.848.000 euros (148.450.000 euros en 2011), de los cuales 106.118.000 euros (93.917.000 euros en 2011) se comprometieron y 52.731.000 euros (54.533.000 euros en 2011) se traspasaron automáticamente (26.163.000 euros en compromisos y 26.568.000 euros en créditos autorizados sobre ingresos afectados).

Los créditos autorizados sobre ingresos afectados de 26.568.000 euros, que se traspasaron automáticamente, se componen de 24.197.000 euros de ingresos de afectación externa procedentes de Tasas e ingresos y 2.371.000 euros procedentes de otros ingresos afectados.

Créditos correspondientes a ingresos afectados de 4.437.000 euros, para continuar con proyectos de cooperación y asistencia técnica con terceros países, se estimaron y aprobaron en el presupuesto final para 2012. Las cantidades efectivamente percibidas provenientes de 2011 ascendieron a 3.960.000 euros de los cuales 1.853.000 euros se comprometieron y 2.107.000 euros de créditos autorizados se traspasaron automáticamente a 2013.

Los gastos operativos aumentaron de 4.341.000 euros en 2012 a 81.009.000 euros (76.668.000 euros en 2011) en línea con el aumento de los niveles de actividad en el área de las actividades de certificación. Como porcentaje del presupuesto total de la Agencia, los gastos operativos permanecieron estables durante 2011 y 2012 al 51,6 % y el 50,0 % respectivamente, sin embargo, parte de los créditos se emplearon para proyectos de TI. Para reflejar mejor la naturaleza evolutiva de estos gastos en el presupuesto, se ha decidido clasificar dichos créditos como administrativos en el futuro.

La tasa de implementación del presupuesto general para 2012 alcanzó el 97,06 %.

4.2. Implementación presupuestaria preliminar de 2012 (todas las cantidades en miles de euros - € '000).

	2012		2011	
TÍTULO I: Gastos de personal				
	Pagos	Compromisos	Pagos	Compromisos
Asignación presupuestaria: C1+R0+C4+C5(1)	66.743	66.743	58.658	58.658
Comprometido	-	64.265	0	57.911
Pagado	63.520	-	57.212	0
Traspasos automáticos	756	-	699	0
Gasto total /compromiso (2)	64.276	64.265	57.911	57.911
Créditos presupuestarios traspasados procedentes de ingresos afectados (3)	-	11	0	0
Cancelado	2.467	2.467	747	747
% empleado en asignación presupuestaria (2+3)/(1)	96,30 %	96,30 %	98,73 %	98,73 %

TÍTULO II – Gastos administrativos				
Asignación presupuestaria - C1+R0+C4+C5(1)	14.193	14.193	14.359	14.359
Comprometido	-	13.559	0	13.871
Pagado	10.198	-	9.931	0
Trasposos automáticos	3.365	-	3.940	0
Trasposos no automáticos	-	-	0	0
Gasto total /compromiso (2)	13.563	13.559	13.871	13.871
Créditos presupuestarios traspasados procedentes de ingresos afectados (3)	-	3.567.660	0	0
Cancelado	630	630	488	488
% empleado en asignación presupuestaria (2+3)/(1)	95,56 %	95,56 %	96,60 %	96,60 %
TÍTULO III – Gastos de funcionamiento				
Asignación presupuestaria - C1+R0+C4+C5(1)	82.726	82.726	77,245	77,245
Comprometido	-	54.456	0	50.184
Pagado	32.399	-	26.774	0
Trasposos automáticos	48.610	-	49.894	0
Trasposos no automáticos	-	-	0	0
Gasto total /compromiso (2)	81.009	54.456	76.668	50.184
Créditos presupuestarios traspasados procedentes de ingresos afectados (3)	-	26.553	0	26.484
Cancelado	1.716	1.716	577	577
% empleado en asignación presupuestaria (2+3)/(1)	97,93 %	97,93 %	99,25 %	99,25 %
TOTAL				
Asignación presupuestaria - C1+R0+C4+C5(1)	163.661	163.661	150.262	150.262
Comprometido	-	132.280	0	121.966
Pagado	106.118	-	93.917	0
Trasposos automáticos	52.731	-	54.533	0
Trasposos no automáticos	-	-	0	0
Gasto total /compromiso (2)	158.848	132.280	148.450	121.966
Créditos presupuestarios traspasados procedentes de ingresos afectados (3)	-	26.568	0	26.484
Cancelado	4.813	4.813	1.812	1.812
% empleado en asignación presupuestaria (2+3)/(1)	97,06 %	97,06 %	98,79 %	98,79 %

4.3. Resultado económico preliminar para 2012 (todas las cantidades en miles de euros - € '000).

El resultado económico establecido en la contabilidad según el principio de devengo refleja los resultados económicos de las operaciones de la Agencia.

4.3.1. Tasas e ingresos totales y subvenciones

	2012	2011
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		
Tasas e ingresos	76.600	68.799
Aportaciones de entidades de la CE (incl. Coop. Téc. Int.)	36.549	34.552
Recuperación de gastos	751	573
Otros	-	-
Aportación de los países de la EFTA / terceros países	994	980
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	114.895	104.884
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		
Gastos de personal	- 63.925	- 55.747
Edificios y gastos relacionados	- 8.325	- 8.859
Otros gastos	- 6.511	- 5.769
Depreciación y amortizaciones	- 3.293	- 3.152
Actividades de subcontratación y contratación	- 36.942	- 31.476
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	- 118.996	- 105.003
SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	- 4.101	- 119
INGRESOS (GASTOS) ATÍPICOS		
Ingresos por operaciones financieras	-	-
Intereses cobrados de terceros	519	598
Gastos por operaciones financieras	- 29	-
Intereses pagados a terceros	- 4	- 70
SUPERÁVIT / (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ATÍPICAS	486	528
SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	3.615	409
SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES EXTRAORDINARIAS	-	-
SUPERÁVIT NETO EN EL PERIODO	3.615	409

4.3.2. Tasas e ingresos únicamente

	2012	2011
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		
Tasas e ingresos	76.600	68.779
Aportaciones de entidades de la CE (incl. Coop. Téc. Int.)	-	-
Recuperación de gastos	470	242
Otros	-	-
Aportación de los países de la EFTA / terceros países	-	-
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	77.071	69.020
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		
Gastos de personal	- 39.371	- 33.950
Edificios y gastos relacionados	- 5.238	- 5.469
Otros gastos	- 4.048	- 3.511
Depreciación y amortizaciones	- 2.166	- 2.051
Actividades de subcontratación y contratación	- 27.689	- 24.103
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	- 78.511	- 69.084
SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	- 1.440	- 62
INGRESOS (GASTOS) ATÍPICOS		
Ingresos por operaciones financieras	-	-
Intereses cobrados de terceros	519	598
Gastos por operaciones financieras	- 19	-
Intereses e ingresos pagados a terceros	- 3	- 42
SUPERÁVIT / (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ATÍPICAS	498	556
SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	- 943	493
SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES EXTRAORDINARIAS	-	-
SUPERÁVIT NETO EN EL PERIODO	- 943	493

4.3.3 Sólo ayudas

	2012	2011
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		
Tasas e ingresos	-	-
Aportaciones de entidades de la CE (incl. Coop. Téc. Int.)	36.549	34.552
Recuperación de gastos	280	331
Otros	-	-
Aportación de los países de la EFTA / terceros países	994	980
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	37.824	35.863
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		
Gastos de personal	- 24.554	- 21.797
Edificios y gastos relacionados	- 3.087	- 3.391
Otros gastos	- 2.463	- 2.258
Depreciación y amortizaciones	- 1.127	- 1.101
Actividades de subcontratación y contratación	- 9.253	- 7.373
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	- 40.485	- 35.920
SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	- 2.661	- 57
INGRESOS (GASTOS) ATÍPICOS	-	-
Ingresos por operaciones financieras	-	-
Intereses cobrados de terceros	-	-
Gastos por operaciones financieras	- 10	-
Intereses e ingresos pagados a terceros	- 1	- 28
SUPERÁVIT / (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ATÍPICAS	- 11	- 28
		-
SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	- 2.672	- 84
SUPERÁVIT (DÉFICIT) DE ACTIVIDADES EXTRAORDINARIAS	-	-
SUPERÁVIT NETO EN EL PERIODO	- 2.672	- 84

Anexo 5: Procedimientos de adquisición lanzados o finalizados en 2012

D	Tipo de proc.	Ref.	Lote nº	Título del contrato	Tipo de contrato	Ref. contrato	Licitación obtenida	Valor total (máx.)	Firma del contrato	ESTADO
S	NP	EASA.2011.NP.21		Technical Training - Lot 15 Composite Advanced Repairs	Marco regulador	EASA.2012.FC01	Formación técnica de Lufthansa	150.000,00 €	05/04/2012	COMPLETADO
E	NP	E.5.2012.NP.01		Medical Support to EASA Staff Members	Marco regulador	E.5.2012.FC01	Dr. Med. Walter Heimbach	60.000,00 €	18/04/2012	COMPLETADO
E	NP	E.2.2012.NP.01		Flight Data Analysis & Animation System Software Annual Support	Marco regulador	E.2.2012.FC01	CAE Flight scape Inc.	22.044,00 €	19/07/2012	COMPLETADO
E	OP	EASA.2012.OP.01		Assessment Centres and Development Centres	Marco regulador	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV (i)	1.500.000,00 €	06/12/2012	COMPLETADO
						EASA.2012.FC17	Profil M - Beratung fuer Human Resources Management GmbH & Co. KG (ii)			
						EASA.2012.FC18	ifp - Institut für Managementdiagnostik Will und Partner GmbH & Co. KG (iii)			
						EASA.2012.FC18	Cubiks Netherlands BV (iv)			
						EASA.2012.FC20	SHL Deutschland GmbH (v)			
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lote 1 (i)	Off-set digital printing and copying services	Marco regulador	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300.000,00 €	04/12/2012	COMPLETADO
			Lote 1 (ii)			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		18/01/2013	

D	Tipo de proc.	Ref.	Lote nº	Título del contrato	Tipo de contrato	Ref. contrato	Licitación obtenida	Valor total (máx.)	Firma del contrato	ESTADO
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lote 2 (i)	Layout and production services	Marco regulador	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600.000,00 €	30/10/2012	COMPLETADO
			Lote 2 (ii)			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		29/10/2012	
			Lote 2 (iii)			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		05/02/2013	
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lote 3 (i)	Design and production services	Marco regulador	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400.000,00 €	14/11/2012	COMPLETADO
			Lote 3 (ii)			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Brussels		06/12/2012	
			Lote 3 (iii)			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		05/02/2013	
R	OP	EASA.2012.OP.03		Consultancy services in support of EASA International Technical Co-operation activities	Marco regulador	EASA.2012.FC22	consortium CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6.000.000,00 €	22/11/2012	COMPLETADO
F	OP	EASA.2012.OP.04		Besetzung der Poststelle und der Warenannahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	Marco regulador	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1.500.000,00 €	18/12/2012	COMPLETADO
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lote 1 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Marco regulador	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600.000,00 €	01/03/2013	COMPLETADO
			Lote 1 (ii)			EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		06/03/2013	
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lote 2 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Marco regulador	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100.000,00 €	06/03/2013	COMPLETADO
			Lote 2 (ii)			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		08/03/2013	
			Lote 2 (iii)			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		07/03/2013	

D	Tipo de proc.	Ref.	Lote nº	Título del contrato	Tipo de contrato	Ref. contrato	Licitación obtenida	Valor total (máx.)	Firma del contrato	ESTADO
F	OP	EASA.2012.OP.07		Security & Reception Services (both incl. related services) at the European Aviation Safety Agency in Cologne	Marco regulador	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4.000.000,00 €	22/11/2012	COMPLETADO
R	OP	EASA.2012.OP.09		Study on single-engined helicopter operations over a hostile environment	Marco regulador	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (jefe)	166.000,00 €	08/10/2012	COMPLETADO
E	NP	EASA.2012.NP.10		Verification of the methodology and results of the determination of new fee tariffs for the EASA Fees and Charges Regulation	Directo	EASA.2012.C05	Cranfield University	100.000,00 €	29/08/2012	COMPLETADO
R	NP	EASA.2012.NP.11		Provision of Assistance for the use of Technical Standards and Technology	Marco regulador	EASA.2012.FC02	EUROCAE - Organización Europea de Equipos de Aviación Civil	300.000,00 €	01/08/2012	COMPLETADO
		EASA.2012.OP.12		Umzugs- und Hausmeisterdienste für die Europäische Agentur für Flugsicherheit	Marco regulador	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1.000.000,00 €	07/12/2012	COMPLETADO
E	OP	EASA.2012.OP.13		VHM - Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters	Directo	EASA.2012.C05	Cranfield University	150.000,00 €	30/10/2012	COMPLETADO
E	OP	EASA.2012.OP.14		ICAR — Ice accretion and release in fuel systems	Directo	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200.000,00 €	18/12/2012	COMPLETADO
E	OP	EASA.2012.OP.17		Development and maintenance of a data warehouse for aviation production data	Marco regulador	EASA.2012.FC26	Ingeniería De Sistemas Para La Defensa de España S.A. (ISDEFE)	184.329,74 €	07/12/2012	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 1	Technical Training – Lot 1: Safety Management System for Evaluators	Marco regulador	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150.000,00 €	21/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 3	Technical Training - Lot 3: Auditing Techniques for Regulators	Marco regulador	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20/02/2013	COMPLETADO

D	Tipo de proc.	Ref.	Lote nº	Título del contrato	Tipo de contrato	Ref. contrato	Licitación obtenida	Valor total (máx.)	Firma del contrato	ESTADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 4	Technical Training - Lot 4: Advanced Human Factors	Marco regulador	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 5	Technical Training - Lot 5: Human Factors in Aircraft Maintenance	Marco regulador	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 6	Technical Training - Lot 6: Just Culture in Aviation Safety	Marco regulador	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 7	Technical Training - Lot 7: Airport Safety Management System	Marco regulador	EASA.2012.FC36	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150.000,00 €	25/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 8	Technical Training - Lot 8: Aircraft Accident Investigation	Marco regulador	EASA.2012.FC37	Stichting Beheer JAA Training Organisation (JAA TO)	150.000,00 €	25/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 9	Technical Training - Lot 9: Safety Assessment for Aircraft Systems	Marco regulador	EASA.2012.FC38	R.G.W.Cherry & Associates	150.000,00 €	19/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 10	Technical Training - Lot 10: Practical Application of Safety Assessment for Aircraft Systems	Marco regulador	EASA.2012.FC39	R.G.W.Cherry & Associates	150.000,00 €	19/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 13	Technical Training - Lot 13: Engineering and Maintenance in Air Transport Operations	Marco regulador	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150.000,00 €	20/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 14	Technical Training - Lot 14: Non Destructive Testing Auditing	Marco regulador	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150.000,00 €	21/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 15	Technical Training - Lot 15: Special Operating Rules	Marco regulador	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150.000,00 €	25/02/2013	COMPLETADO
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lote 17	Technical Training - Lot 17: Oversight Techniques for Regulators	Marco regulador	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150.000,00 €	20/02/2013	COMPLETADO

D	Tipo de proc.	Ref.	Lote nº	Título del contrato	Tipo de contrato	Ref. contrato	Licitación obtenida	Valor total (máx.)	Firma del contrato	ESTADO
E	OP	EASA.2012.OP.19		EROMDAT - Engine Rotor Material Damage Tolerance	Directo	EASA.2012.C29	Consortium Ecole Nationale Supérieure de Mécanique et d'Aérotechnique (ENSMA), University of Oxford, SNECMA S.A., TURBOMECA S.A. Rolls Royce plc., Rolls Royce Deutschland Ltd & Co KG, MTU Aero Engines GmbH	250.000,00 €	21/12/2012	COMPLETADO
E	OP	EASA.2012.OP.20		APAG - Aircraft Parachutes for General Aviation	Directo	EASA.2012.C27	NLR	65.000,00 €	17/12/2012	COMPLETADO
E	OP	EASA.2012.OP.22		COCAM - Comparison and harmonisation of ACAS event monitoring performed by NAAs and ANSPs	Directo	EASA.2012.C28	Egis Avia	55.600,00 €	20/12/2012	COMPLETADO
E	OP	EASA.2012.OP.26		COTS-AEH — Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation	Directo	EASA.2012.C15	Thales Avionics S.A.S	98.000,00 €	14/11/2012	COMPLETADO
E	OP	EASA.2012.OP.28		Job Evaluation – Continued Consultancy and Maintenance/Update of the EASA Job Matrix	Marco regulador	EASA.2012.FC21	Hay Group sa/nv	200.000,00 €	13/12/2012	COMPLETADO
E	OP	EASA.2012.OP.32		Development of EASA Competency Framework	Marco regulador	EASA.2012.FC51	PwC EU Services EESV	600.000,00 €	25/02/2013	COMPLETADO
E	NP	EASA.2012.NP.35		HELMGOP II	Directo	EASA.2012.C30	Cranfield University	45.000,00 €	09/01/2013	COMPLETADO

TIPO DE PROC.	
NP	Procedimiento negociado
RP	Procedimiento restringido
OP	Procedimiento abierto

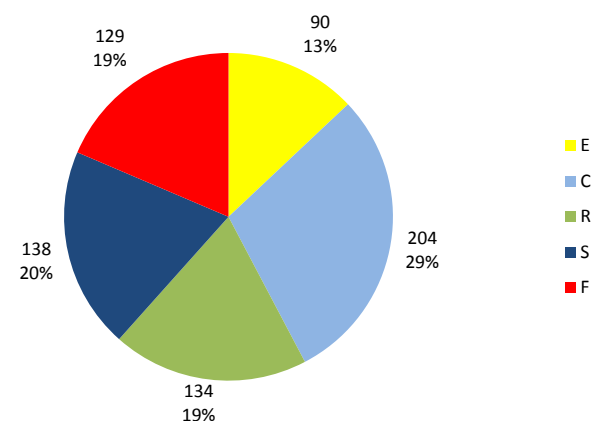
Anexo 6: Cifras e información demográfica del personal

Esta parte ofrece un análisis y estadísticas del personal empleado a finales del periodo de acción del informe, de acuerdo con diferentes parámetros, como son la nacionalidad, el sexo y la edad. Para todas las tablas de la presente sección, las cifras reflejan la situación a 31 de diciembre de 2012.

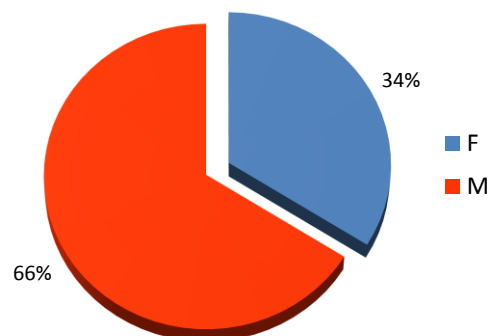
Figura 1: Cuadro de efectivos

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

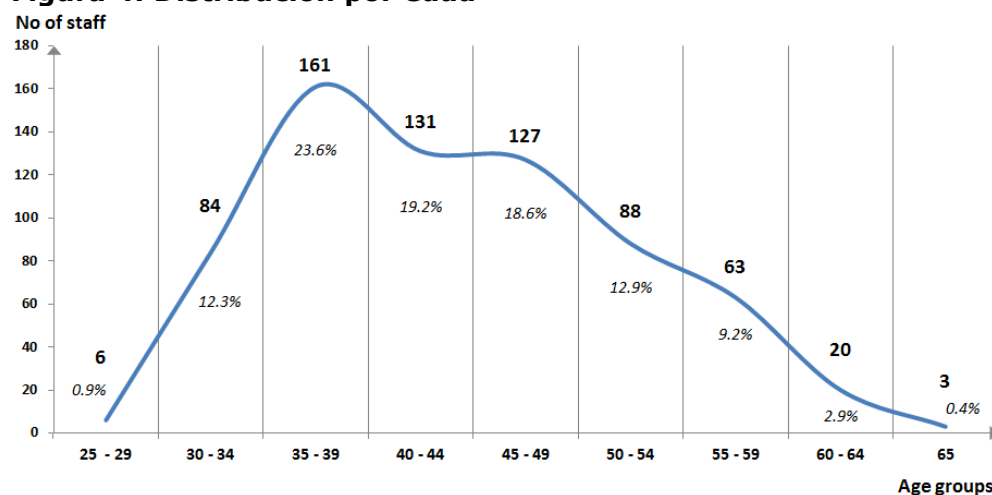
- En la tabla solo se consideran los puestos de Agentes temporales (TA). Esta tabla muestra los puestos ocupados al final del periodo de informe y no el número de personal empleado. Debe tenerse en cuenta que dos pilotos a tiempo parcial estructural ocupan únicamente un puesto. Por tanto, la EASA emplea a 614 agentes temporales en 613 puestos. Adicionalmente, se habían empleado a finales de 2012 70 Agentes contractuales (CA) y 11 Expertos nacionales comisionados (SNE).
- Todos los puestos autorizados en el cuadro de efectivos de la EASA se definen como "Temporales".
- Debe consignarse que en las instituciones de la UE es posible «ocupar por debajo del nivel requerido» los puestos, lo que significa que se ocupa un puesto con un miembro del personal cuyo grado contractual es menor que el grado teórico asignado a dicho puesto. De hecho, la distribución de grados en el cuadro de efectivos corresponde a la distribución autorizada mayor de los grados contractuales, en donde los puestos ocupados se cuentan a partir del mayor al menor con un mecanismo de cascada.

Figura 2: Distribución del personal por Direcciones

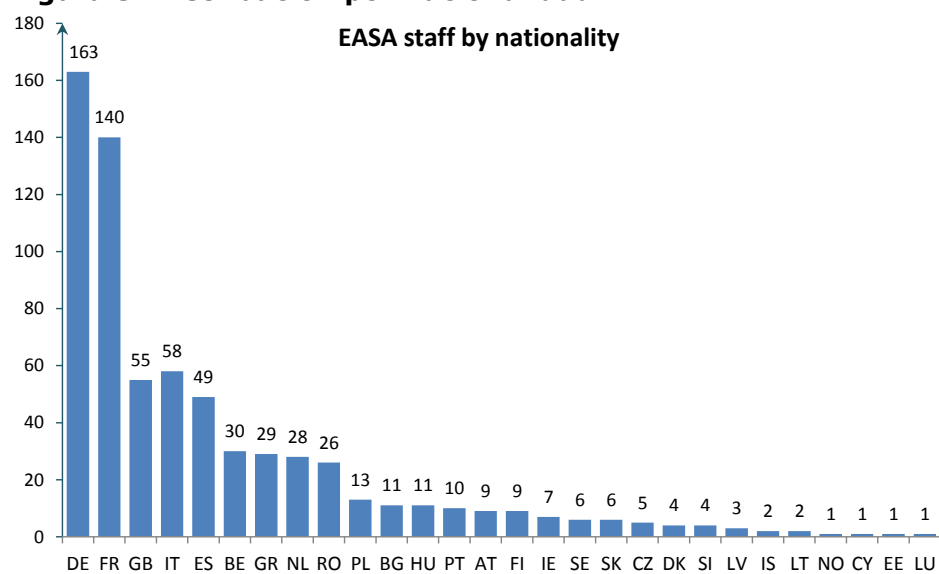
Plantilla considerada: TA, CA, SNE.

Figura 3: Distribución por sexo

Plantilla considerada: TA, CA, SNE.

Figura 4: Distribución por edad

Plantilla considerada: TA, CA.

Figura 5: Distribución por nacionalidad

Plantilla considerada: TA, CA.

Anexo 7: Conjunto de indicadores clave

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD Y EASP, E INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SEGURIDAD

Objetivo	Indicador clave de rendimiento	Objetivo 2011	Objetivo 2012	Resultado 2012
Mejorar la disponibilidad adecuada y ampliar el contenido del Informe anual sobre seguridad	Se adelanta la fecha de publicación, se mejora el alcance de los indicadores y se mejoran los detalles	Contenido completo y aprobado el 25 de abril	Contenido completo y aprobado el 25 de abril	Conseguido, añadido nuevo capítulo sobre Aeródromos
Establecer y mantener un Sistema interno de notificación de sucesos	Entrega efectiva de información de seguridad a las partes interesadas / encargados de adopción de decisiones mediante informes y boletines específicos.	El IORS funciona con 5 organizaciones informantes principales	IORs totalmente operativo	Funcionamiento completo conseguido en febrero de 2012
Mejorar la respuesta de la Agencia a las recomendaciones de seguridad formales	Porcentaje de nuevas recomendaciones de seguridad respondidas en menos de 90 días	97 %	97 %	100 %
Respuestas coordinadas, medidas y a tiempo ante importantes accidentes mortales de aviación civil	Seguimiento detallado e investigaciones de apoyo activas para determinar el mejor plan de acción corrector posible	Capacidad de respuesta a los 10 accidentes principales de aviación civil	Capacidad de respuesta a los 10 accidentes principales de aviación civil	Seguimiento de 6 importantes accidentes mortales
Mejorar la planificación y tasa de implantación de las acciones planificadas	EASP. Seguimiento de la implantación del plan de acción que muestra que las acciones se tratan en el año de vencimiento	Los grupos de trabajo ECAST proporcionan producto, el EHEST implanta un plan de acción; el EGAST publica materiales promocionales de seguridad	Los grupos de trabajo ECAST proporcionan productos, el EHEST implanta un plan de acción; el EGAST publica materiales promocionales de seguridad	En seguimiento. El rendimiento es objeto de auditoría como parte del sistema de gestión integrado de la Agencia

REGLAMENTO

Nota: las cifras relativas a FTE se extraen de la aplicación de las fichas de control de horas. Está previsto disponer de datos más coherentes (respecto a los FTE actuales) a corto plazo. Las previsiones se revisan en línea con los resultados y la actividad de los años posteriores.

Objetivo	Indicador clave de rendimiento	Objetivo 2011	Objetivo 2012	Resultado 2012
Mayor comunicación y cooperación con las partes interesadas	- Número de eventos organizados	25 eventos	26 eventos	24 eventos
	- Porcentaje de información positiva recibida a través de las partes implicadas sobre el contenido y la organización de los eventos	65 %	65 %	61 %
	- Equivalentes a tiempo completo empleado en apoyo al sector como porcentaje de los FTE programados	20 FTE	11 FTE	3 FTE

	- Porcentaje del número de correspondencia del sector, los Estados miembros y la Comisión entregada a tiempo	60 %	60 %	95,8 %
Ser más proactivos con respecto a la OACI, los Estados miembros y las instituciones de la UE con objeto de acceder a una función principal en la preparación de normativas y en el establecimiento de los objetivos de seguridad	- Porcentaje de participación en los paneles medioambientales y de seguridad de la OACI correspondientes - Porcentaje del número de excepciones contestadas a tiempo - Equivalentes a tiempo completo como porcentaje de los FTE programados empleados en apoyo de: o Comisión (CE) o Estados miembros (MS) o Terceros países (TC)	98 % 60 % 15 FTE o 4 CE o 5 MS o 6 TC	90 % 60 % 7,38 FTE o 2,46 CE o 2,46 MS o 2,46 TC	100 % 60,2 % 14,3 FTE o 0,8 CE o 2,45 MS o 11 TC
Implantación del programa de trabajo de elaboración de reglamentación (año N – N+3)	- Porcentaje de implantación del programa de trabajo de elaboración de reglamentación - Equivalentes a tiempo completo empleado en la producción de normativas como porcentaje de los FTE programados	95 % 35 FTE	95 % 35,67 FTE	112,5 % 31,3 FTE
Mejorar/agilizar los procesos de elaboración de reglamentación	- Equivalentes a tiempo completo empleado en mejorar los procesos gestionados por la elaboración de reglamentación como porcentaje de los FTE programados	30 % FTE	6,15 FTE	1,2 FTE

SUPERVISIÓN DE SEGURIDAD DEL PRODUCTO

Objetivo	Indicador clave de rendimiento	Objetivo 2011	Objetivo 2012	Resultado 2012
Garantizar el nivel mínimo de supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad	Número de horas de trabajo técnicas anuales llevadas a cabo como porcentaje de las horas planificadas	90 %	90 %	84,82 %
Internalizar las tareas CAW y de proyectos de certificación en línea con la política de internalización	Horas internas como porcentaje de las horas totales	72 %	74 %	76,02 %
Mejorar la eficacia del personal técnico	Nivel de horas técnicas (trabajo en proyecto) como porcentaje de las horas totales	77 %	78 %	83,52 %
Satisfacción del sector	Porcentaje de información positiva recibida a través de los cuestionarios de satisfacción de las partes implicadas	75 %	75 %	n/a

APROBACIONES DE LA ORGANIZACIÓN

Objetivo	Indicador clave de rendimiento	Objetivo 2011	Objetivo 2012	Resultado 2012
Establecer medios de comprobaciones de rendimiento de vigilancia NAA para garantizar una aplicación común de la vigilancia de la organización; independientemente de si dicha vigilancia la llevará a cabo la EASA o una NAA en su nombre	Número de visitas de NAA acompañado por directores de equipo de la EASA o personal de gestión de la Agencia	5 %	5 %	La planificación mensual desde enero hasta diciembre de 2012 se ha ejecutado al 100 %. Se ha alcanzado el objetivo del 5 %.
Implementar nuevas atribuciones, ajustadas adecuadamente a los cambios de las fechas de implementación	Capacidad del plan de implementación	Implementar las nuevas atribuciones, de acuerdo con el plan de implementación	Nuevas atribuciones implementadas	Las nuevas atribuciones se han implementado correctamente.
Preparación de procedimientos adecuados para la subcontratación de NAA con respecto a las nuevas atribuciones	Porcentaje de tareas subcontratadas frente a tareas realizadas por la plantilla de la EASA	Establecer procedimientos de subcontratación (objetivo 80 %)	Procedimientos de subcontratación establecidos (objetivo 80 %)	Procedimientos de subcontratación establecidos, las tareas ya se han subcontratado a entidades cualificadas y NAA.
Desarrollar un sistema de vigilancia basado en el riesgo con fases de pruebas e implementación definidas	Implementación de las fases de vigilancia basada en el riesgo frente al plan de implementación	Finalización de la fase de prueba	50 % de implementación	Los procedimientos adaptados en CAO, POA y DOA se han ajustado.
Proporcionar recursos tal y como solicitado para las actividades de inspección del Departamento de normalización	% de cumplimiento de las solicitudes	90 % de solicitudes cumplidas	90 % de solicitudes cumplidas	Se han cumplido todas las solicitudes de S .1 hasta diciembre de 2012.

INSPECCIÓN EN LOS ESTADOS MIEMBROS

Objetivo	Indicador clave de rendimiento	Objetivo 2011	Objetivo 2012	Resultado 2012
Completar el número acordado de visitas según el plan anual aprobado (1 ^{er} pilar estratégico)	% de visitas planificadas llevadas a cabo	100 % de visitas planificadas + visitas ad-hoc y otras inesperadas	100 % de visitas planificadas + 10 % adicional (Ad-hoc, FUP, etc.)	100 % realizado en todos los campos (más un número significativo de visitas adicionales ad-hoc y de seguimiento)
Avanzar medidas de normalización proactivas (2.º pilar estratégico)	Celebrar reuniones de normalización	Una por ámbito	1 reunión para FSTD e IAW 1 reuniones para CAW, OPS, FCL	Objetivo logrado (se celebraron reuniones estándar en todos los campos existentes)
Evaluación del impacto del Reglamento de base y las reglas de aplicación (art. 24.3) (3.er pilar estratégico)	% de asuntos analizados frente a identificados	n/a	70 %	100 %

OPERADORES

Objetivo	Indicador clave de rendimiento	Objetivo 2011	Objetivo 2012	Resultado 2012
Establecer los procesos y procedimientos necesarios, incluida una base de datos completa para la recopilación, análisis y gestión de las autorizaciones, junto con las modificaciones necesarias implementadas en el grupo de ERP de la Agencia	Procedimientos y procesos, requisitos comerciales de la base de datos, formularios de solicitud y esquema de financiación	Borradores de procedimientos y procesos, y requisitos comerciales de la base de datos establecidos	Borradores de procedimientos y procesos, y base de datos establecidos	Borrador de procedimiento desarrollado en ARIS; se ha elaborado el Documento de análisis comercial para la aplicación de software TCO; se celebraron reuniones periódicas con la Dirección F para la integración de del procedimiento administrativo TCO en SAP
Implementación correcta de la regla de aplicación sobre autorizaciones de TCO	Implementación progresiva de la regla de aplicación	n/a	Evaluación de riesgos inicial completada.	Procedimiento de reglamentación para la Parte TCO prevista retrasado (Dictamen publicado en dic. 2012)
Apoyar a la Comisión en el contexto del Reglamento (CE) Nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005	Apoyar a la Comisión tal y como solicitado	10 misiones (previstas por la Comisión)	10 misiones	2 misiones para CION (lista de seguridad de la UE). 14 vistas/reuniones ASC en Bruselas. 7 misiones con OACI USOAP.
Participar en seminarios, conferencias y exhibiciones	Número de iniciativas a las que se asistió fuera de eventos habituales	Al menos 3	3	3
Presentar el sistema EC-SAFA durante conferencias internacionales adecuadas y a petición de Estados concretos para alinear los métodos de inspecciones en rampa con otras autoridades de aviación importantes	Número de presentaciones externas e intercambios con autoridades de terceros países	5	5	6
Desarrollo de la base de datos SAFA	Facilidad de uso y calidad del resultado	Nueva versión en uso	Mejora anual; iniciar e implementar CR en función de los comentarios de usuarios	Actualización principal implementada en octubre de 2012

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Objetivo	Indicador clave de rendimiento	Objetivo 2011	Objetivo 2012	Resultado 2012
Promocionar el sistema de la EASA a través de acuerdos bilaterales (BASA), acuerdos de trabajo (WA) y representantes locales	- Porcentaje del número de iniciativas adoptadas activamente de las solicitudes totales recibidas	90 % de las solicitudes contestadas positivamente en plazos razonables	90 % de las solicitudes contestadas positivamente en plazos razonables	98 %

	- Porcentaje del número de reuniones de coordinación, como seguimiento de los acuerdos	90 % de las reuniones de coordinación organizadas	90 % de las reuniones de coordinación organizadas	98 %
Apoyar a la CE en la definición, implementación y evaluación de los programas de cooperación de aviación civil de la UE (Nuevo objetivo)	Número de proyectos con implicación directa de la EASA (participación en reuniones del Comité de dirección de proyectos, contribución en actividades técnicas, etc.)	7 proyectos	8 proyectos	13 proyectos
Desarrollar e implementar actividades de cooperación técnica como la formación y los talleres técnicos en beneficio de las autoridades de socios internacionales	Número de actividades técnicas organizadas para difundir y explicar los reglamentos de la UE	15 eventos	15 eventos	27 eventos
Apoyar la coordinación de la Comisión de declaraciones (SL) de la OACI de conformidad con el procedimiento de la Comisión	- Porcentaje de recomendaciones de declaraciones (SL) entregadas a tiempo	90 %	90 %	97 %

ACTIVIDADES DE APOYO¹⁰

Objetivo	Indicador clave de rendimiento	Objetivo 2011	Objetivo 2012	Resultado 2012
Procesar las solicitudes de forma puntual para conseguir la calidad y la mejora continua de servicio al sector	Porcentaje de solicitudes asignadas en 5 días laborales desde la recepción	75 %	75 %	80 %
Procesar los documentos de cierre de forma puntual para conseguir la calidad y la mejora continua de servicio al sector	Porcentaje de certificados emitidos en 2 días laborales desde la recepción del visado técnico	80 %	90 %	88 %
Cumplir las condiciones de los contratos del marco regulador con las NAA	Porcentaje de facturas procesadas (pago iniciado) en 45 días naturales desde el registro de la factura	98 %	98 %	100 %
Ofrecer un servicio de adquisición adecuado a la actividad	Porcentaje de planificación de alto valor (>60.000) de septiembre conseguido a finales de año (número de procedimientos, número de contratos firmados, volumen presupuestario)	92 %	95 %	95 %

¹⁰ Se han revisado algunos de los indicadores clave de rendimiento para adaptarse mejor a la forma de trabajar en SAP, como ya se refleja en el Programa de trabajo de 2012.

Mantener una tasa alta de implementación del presupuesto	Porcentaje de compromisos ejecutados en comparación con la previsión considerando el presupuesto anual completo	98 %	98 %	97,06 %
Mejorar la eficacia del proceso de cobro de deudas	Promedio de días para hacer efectivas las órdenes de cobro	100	95	74,24
Proporcionar informes de gestión adecuados al MB	Marcador proporcionado para cada reunión de MB	4	4	4
Establecer un sistema de gestión de registros común en toda la EASA que satisfaga los requisitos de conformidad de la norma ISO 9001.	Transferencia con éxito del programa de gestión de registros y documentos a todos los departamentos	Estudio de viabilidad de la gestión de información	Establecimiento de requisitos y cumplimiento de proyectos piloto	Requisitos funcionales y técnicos y diseño del borrador de funcionalidades de DM genérico. Proyecto piloto C-Dir desarrollado y listo para someterse a prueba. Diseño del proyecto piloto R-Dir iniciado.
Implantación del cuadro de efectivos	Porcentaje de puestos de agentes temporales autorizados ocupados a finales de 2010	97 %	97 %	97 %
Identificar programa de formación estándar (criterios comunes con respecto a los conocimientos, capacidades y experiencia) para los perfiles de los inspectores de seguridad aérea	Documento de trabajo final	Documento de trabajo final acordado y anotado	Desarrollo inicial y entrega de los módulos y programas de formación común identificados	La presentación del nuevo Programa de certificado de cualificación de inspectores necesitará iniciar un proyecto completo para tratar los aspectos y requisitos específicos y de este nuevo procedimiento. Primer borrador 1/2013.
Certificado ISO 9001	Evaluación por un organismo externo	Certificado obtenido	Certificado conservado	Certificado conservado

Realizar un ejercicio de análisis de riesgos anual.	Registro de riesgos actualizado	100 % actualizado	100 % actualizado	100 % actualizado Registro de riesgos de 2012 finalizado y actualizado.
<p>Acreditación</p> <p>-Garantizar un proceso de supervisión continuado y estable de las NAA y/o las entidades cualificadas a las que se han asignado tareas de certificación</p> <p>-Ofrecer un seguro fiable al proceso de certificación; que las NAA y/o QE puedan llevar a cabo las tareas asignadas garantiza que la Agencia tiene la capacidad de actuar frente a las solicitudes de forma puntual.</p>	<p><u>Indicador de cumplimiento:</u> Plan anual de acreditación implementado Objetivo: Todas las inspecciones programas para un año determinado N se han llevado a cabo</p> <p><u>Indicador de rendimiento:</u> Incorporación correcta de auditorías ACCR adicionales identificadas en el año N Objetivo: Todas las auditorías adicionales que deben realizarse en el año N.</p>	100 % actualizado	<p>100 % actualizado</p> <p>100 % de las auditorías ACCR realizadas como previsto. Planificado en 2012 (plan aprobado 03.11.11): T I – 1 T II – 3 T III – 2 T IV – 2</p>	<p>100 % actualizado</p> <p>Resultados totales 2012: 30 actividades realizadas frente a 13 programadas (231 % de realización) Realización anual 2012: 8 auditorías de vigilancia (SA) de NAA se realizaron de entre 8 programadas (100 %); además se realizaron 11 ACCR provisionales para 11 NAA + 3 revisiones (0 programadas); 7 auditorías iniciales (IA) de QE realizadas (5 previstas)</p> <p>Resultados totales 2012: 30 actividades realizadas frente a 13 programadas (231 % de realización)</p>

Anexo 8: Consejo de Administración de la EASA

El Consejo de Administración de la EASA reúne a representantes de los Estados miembros y a la Comisión Europea. El Consejo de Administración es responsable de la definición de las prioridades de la Agencia, el establecimiento del presupuesto y del control de las operaciones de la Agencia.

El Consejo (de administración) se reunió cuatro veces en 2012.

Composición¹¹

Miembros con derecho a voto	Comisión Europea y Estados miembros europeos (27)
Miembros sin derecho a voto	Noruega, Liechtenstein, Islandia, Suiza
Observadores	Albania, Bosnia-Herzegovina, Croacia, FYROM, Montenegro, Serbia y la Misión de la Naciones Unidas en Kosovo (a ser nombrado)

Además, el Consejo asesor de la EASA (EAB) participa en las reuniones del Consejo de Administración en calidad de observador.

Presidente del Consejo de Administración	Presidente Adjunto del Consejo de Administración
Sr. Michael SMETHERS (Reino Unido)	Sr. Maxime COFFIN (Francia)

Otros miembros del Consejo de administración:

País	Miembro
Alemania	Sr. Gerold REICHLE Director general - División de Aviación y Espacio Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Austria	Sra. Silvia GEHRER Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bélgica	Sr. Frank DURINCKX Directeur Général Service Public Fédéral Mobilité Et Transport Direction Générale Transport Aérien
Bulgaria	Captain Mintcho TZVETKOV Director general Administración de Aviación Civil
Chipre	Sr. Iakovos DEMETRIOU Director Departamento de Aviación Civil Ministerio de obras y comunicaciones
Dinamarca	Sr. Jesper RASMUSSEN Director general adjunto Autoridad danesa de transportes
Eslovenia	Sr. Mirko KOMAC M. Sc Director en activo Agencia de Aviación Civil
España	Sra. Isabel MAESTRE Directora de la EASA Agencia Estatal de Seguridad Aérea (EASA)

¹¹ Miembros del CA de la EASA en diciembre de 2012. Puede encontrar una lista detallada de los miembros del CA de la EASA en la página web de ésta <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Estonia	Sr. Koit KASKEL Director general Administración de Aviación Civil
Finlandia	Sr. Pekka HENTTU Director general Aviación Civil, Agencia finlandesa de transporte (TraFi)
Grecia	Sra. Fofi PAPADIMITROPOULOU Gobernadora de CAA griega
Hungría	Sra. Ildikó Szakmáry Director General de Aviación Civil Departamento de Aviación Civil, Marítimo y Navegación Interior Ministerio de Desarrollo Nacional
Irlanda	Sra. Ethna BROGAN Director General adjunto de Aviación Civil División de Relaciones internacionales y Reglamento de Aviación Departamento de Transporte
Islandia	Sr. Pétur K. MAACK Director general Administración de Aviación Civil
Italia	Dott. Alessio QUARANTA Director general Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Letonia	Sr. Maris GORODCOVS Director General de Aviación Civil Agencia de Aviación Civil, Ministerio de Transporte
Liechtenstein	Sr. Henrik CADUFF Oficina de Asuntos Económicos División de Aviación Civil
Lituania	Sr. Kestutis AURYLA Director de Administración de Aviación Civil
Luxemburgo	Sr. Claude WALTZING Directeur de l'Aviation Civile Ministère des Transports (MoT/CAA) Direction de l'Aviation Civile
Malta	Sr. Ian FALZON Director General de Aviación Civil Transporte de Malta Dirección de Aviación Civil
Noruega	Sr. Stein Erik NODELAND Director general Autoridad de Aviación Civil
Países Bajos	Sr. Sjoerd VAN DIJK (miembro en activo) Jefe de la División de Seguridad Aérea Dirección de Aviación Civil Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente
Polonia	Sr. Piotr OŁOWSKI Presidente Autoridad de Aviación Civil

Portugal	Sr. Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS Presidente del Consejo INAC
República Checa	Sr. Josef RADA Director General Autoridad de Aviación Civil de la República Checa
República Eslovaca	Sr. Ján BREJA Director Autoridad de Aviación Civil
Rumanía	Sr. Tudorel ROMAN Director de Aeronavegabilidad Autoridad rumana Aeronáutica Civil (RCAA)
Suecia	Sra. Ingrid CHERFILS Director del Departamento de Aviación Civil Agencia sueca de transporte
Suiza	Sr. Marcel ZUCKSCHWERDT Director División de estrategia y política de aviación Departamento de Medio Ambiente, Transporte, Energía y Comunicaciones
Comisión Europea	Sr. Matthias RUETE Director General Dirección General de Movilidad y Transporte

Anexo 9: Lista de acrónimos

ACARE	Consejo asesor para la investigación aeronáutica en Europa
ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos
AMC	Medios de cumplimiento aceptables
ANS	Servicios de navegación aérea
AR	Requisitos aplicables a las autoridades
ATCO	Controlador de tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
BASA	Acuerdos Bilaterales de Seguridad en la Aviación
CA	Agente contractual
CAAC	Administración general de aviación civil de China
CAEP	Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (OACI)
CANSO	Organización de servicios de navegación aérea civil
CAT	Transporte aéreo comercial
CAW	Mantenimiento de la Aeronavegabilidad
CC	Tripulación de cabina
CE	Comisión Europea
CMA	Enfoque de supervisión continua
COA	Organizaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad
CRD	Documento de respuesta a los comentarios
CRT	Herramienta de respuesta a los comentarios
CTIG	Grupo de iniciativas de formación comunes
DA	Directiva de aeronavegabilidad
DOA	Aprobación de organizaciones de diseño
EACCC	Célula europea de coordinación de crisis aéreas

EAD	Directiva de aeronavegabilidad de emergencia
EARPG	Grupo de cooperación para la investigación europea en aviación
EASAC	Comité de asesoramiento de la seguridad aérea europea
EASP	Programa de europeo de seguridad aérea
EASp	Plan europeo de seguridad aérea
EAU	Emiratos Árabes Unidos
ECAC	Conferencia Europea de Aviación Civil
ECAST	Equipo europeo de seguridad aeronáutica comercial
ECDC	Centro europeo para la prevención y control de enfermedades
ECofA	Certificado de aeronavegabilidad para la exportación
EGAST	Equipo europeo para la seguridad de la aviación general
EGNOS	Servicio europeo de navegación geoestacionaria
EHEST	Equipo europeo de seguridad de helicópteros
EHFAG	Grupo europeo de asesoramiento de factores humanos
ERP	Plan de recursos empresariales
ESSI	Iniciativa de seguridad estratégica europea
ETSOA	Autorización de Estándar Técnico Europeo
EUROCAE	Organización Europea de Equipos de Aviación Civil
FAA	Administración Federal de Aviación (Estados Unidos de América)
FAB	Bloques de espacio aéreo funcionales
FAL	Línea de montaje final
FCL	Otorgamiento de licencias de tripulación de vuelo
FDM	Vigilancia de datos de vuelo
FOIA	Ley de Libertad de información (Estados Unidos de América)
FSTD	Dispositivos sintéticos de entrenamiento de vuelo

FTE	Equivalente a tiempo completo
GM	Material Guía
HLSC	Conferencia de seguridad a alto nivel (OACI)
IAC	Comité Interestatal de Aviación
IAW	Aeronavegabilidad inicial
ICF	Foro de Cooperación Internacional
IGPT	Intergrupo sobre formación de pilotos (EASA)
IORS	Sistema interno de notificación de sucesos (EASA)
IPPF	Marco regulador de prácticas profesionales internacionales
ISC	Comité interno de seguridad
ITQI	Iniciativa internacional de cualificación de formación (IATA)
JAA	Autoridades aeronáuticas conjuntas
JAR	Requisitos conjuntos de aviación
JARUS	Autoridades conjuntas para la reglamentación en sistemas no tripulados
JCAB	Oficina de aviación civil de Japón
LoA	Carta de acuerdo
MMEL	Lista maestra de equipo mínimo
MOA	Aprobación de organizaciones de mantenimiento
MRB	Consejo de revisión del mantenimiento
NAA	Autoridad de aviación nacional
NGAP	Nueva generación de profesionales aeronáuticos (OACI)
Nº	Número
NPA	Notificación de propuesta de enmienda (EASA)
NPRM	Aviso de proyecto de reglamentación (FAA)
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional

OPS	Operaciones aéreas
OR	Requisitos de organización
PAD	Propuesta para expedir una directiva de aeronavegabilidad (EASA)
POA	Aprobación de organización de producción
PRB	Consejo de revisión del rendimiento
QE	Entidad cualificada
RRHH	Recursos Humanos
RTC	Certificado de tipo restringido
SAE	Sociedad de ingenieros de automoción
SAFA	Evaluación de seguridad de aeronaves extranjeras
SAI	Servicio de auditoría interna (Comisión Europea)
SAN	Red de área de almacenamiento
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Sistemas, Aplicaciones y Productos en Procesado de Datos [ES]
SARPS	Normas y métodos recomendados (OACI)
SAS	Especificación especial de aeronavegabilidad
SESAR	Programa de investigación del ATM del espacio aéreo único europeo
SMS	Sistemas de gestión de seguridad operacional
SNE	Experto nacional comisionado
SPOA	Organizaciones únicas de producción
SSP	Programa estatal de seguridad operacional
STC	Certificado de tipo suplementario
STD	Dispositivo sintéticos de entrenamiento
T	Trimestre
TA	Agente temporal
TC	Certificado de tipo

TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TCO	Operadores de terceros países
TFOEB	Consejo de evaluaciones operativas
TI	Tecnología de la información
UE	Unión Europea
USOAP	Programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (OACI)
WA	Acuerdos de trabajo