AESA

Agence européenne de la sécurité aérienne

2013

Rapport général annuel

easa.europa.eu

2014

Une agence de l'Union européenne

Introduction du président du conseil d'administration

L'Agence européenne de la sécurité aérienne est au cœur du système qui réglemente la sécurité aérienne en Europe. Afin de s'acquitter au mieux de son mandat, l'Agence exerce une multitude de fonctions et assume de nombreuses responsabilités qui présentent un intérêt pour toutes les personnes concernées par le transport aérien en Europe, qu'il s'agisse de passagers, de prestataires ou de citoyens survolés. Ce rapport annuel présente un aperçu complet des travaux effectués par l'Agence en 2013.

L'AESA couvre désormais tous les aspects de la sécurité aérienne – la navigabilité, les exploitations, l'octroi de licences au personnel, les aérodromes et les services de navigation aérienne. Au-delà de la définition de règles communes destinées à plus de trente pays, l'Agence émet une série de certifications et d'agréments en son propre nom et, lorsque les autorités aéronautiques nationales sont responsables de leur mise en œuvre, les contrôle afin de garantir que des normes rigoureuses sont systématiquement appliquées dans toute l'Europe.

Afin de fonder ses travaux sur des éléments rigoureux, l'AESA recueille et analyse un large éventail de données de différents types, en vue de déterminer les domaines présentant des risques majeurs pour la sécurité, aussi bien dans le fonctionnement actuel du secteur que dans la manière dont il est susceptible d'évoluer. Le plan européen annuel de sécurité aérienne élaboré par l'AESA décrit ces principaux domaines à risque et la manière dont l'Agence propose de les aborder. Grâce au suivi de l'efficacité des mesures correctives, l'Agence peut adapter ses priorités au fil du temps et de l'évolution de la situation.

En septembre 2013, Patrick Ky est devenu directeur exécutif de l'AESA. Patrick a insisté sur le fait que cette stratégie de sécurité, étayée par une collecte exhaustive de données, constituait un élément central des opérations de l'Agence. Elle permettra à l'AESA d'agir de plus en plus proactivement dans l'identification des risques au lieu de se borner à réagir aux accidents ou incidents, et d'appliquer la réglementation aux exploitants sur la base des performances en matière de sécurité. Patrick a également rappelé qu'il était très important que l'AESA et les autorités nationales coopèrent étroitement, en s'entraidant afin de s'acquitter de leurs responsabilités respectives au sein du système, en vue de proposer des services de transport aérien sûrs aux usagers, aux exploitants et aux citoyens. En se concentrant sur ces deux principes – une réglementation fondée sur des données et sur les performances, et un partenariat efficace –, Patrick bénéficie du soutien sans réserve du conseil d'administration, au sein duquel sont représentés tous les États de l'AESA.

Je conclurai sur une note personnelle. Après avoir participé étroitement à la création et au développement de l'AESA dès son institution, je quitterai le conseil d'administration en septembre 2014 lorsque mon mandat de président arrivera à son terme au bout de six années. J'ai eu la chance de voir l'Agence partir de zéro au début du nouveau millénaire pour devenir l'organe influent et faisant autorité qu'elle est aujourd'hui. L'engagement et l'expertise du personnel de l'Agence à Cologne ont été exceptionnels, et les efforts de collaboration déployés entre l'Agence, la Commission, les États membres et le secteur concerné au sein de l'UE, qui ont permis de bâtir une organisation si efficace en si peu de temps, constituent un exemple impressionnant de coopération

européenne. Je suivrai dorénavant de loin les progrès constants de l'Agence avec le plus grand intérêt.

Michael Smethers

Président du conseil d'administration

Introduction du directeur exécutif

Au cours de la période couverte dans ce rapport, l'Agence européenne de la sécurité aérienne a accompli un travail impressionnant. Après avoir pris mes fonctions de directeur exécutif en septembre 2013, j'ai constaté avec plaisir que l'Agence continuait à renforcer sa position de pilier central en Europe dans le domaine de la sécurité aérienne.

En 2013, l'Agence a connu une stabilisation et une amélioration de son champ de compétences. En nous appuyant sur l'expertise existante et dans un contexte de ressources limitées, nous sommes parvenus à répondre aux attentes élevées exprimées dans le programme de travail annuel pour 2013.

Nous avons poursuivi nos activités en vue de définir une approche fondée sur les performances en matière de sécurité. Dans ce contexte, les exigences du système de gestion de la sécurité ont été introduites afin de renforcer la sécurité et de pallier les principaux risques recensés dans le plan européen de sécurité aérienne. En outre, tout au long de l'année, nous avons déployé des efforts intensifs en vue d'introduire la nouvelle méthode de normalisation qui est devenue applicable dans le cadre d'un nouveau règlement de la Commission. Ce nouveau règlement qui s'appuie sur l'expérience acquise au cours des sept dernières années rationalise le processus d'inspection.

En 2013, nous avons progressé sur la voie d'une résolution plus efficace des problèmes liés à la communauté de l'aviation générale, afin de réduire les exigences réglementaires, dans la mesure du possible, et de les simplifier selon les nécessités. L'objectif à long terme est la mise en place d'un environnement réglementaire proportionné aux attentes en matière de sécurité exprimées par les divers acteurs de la communauté de l'aviation générale.

En octobre 2013, les avis de l'Agence sur les limitations de temps de vol et sur les exploitants de pays tiers ont été soumis au contrôle du Parlement européen et du Conseil. Les avis reflétaient l'acceptation générale de la communauté de l'aviation européenne et la priorité indiscutable accordée à la sécurité.

Au cours de l'année, nous nous sommes consacrés à de nombreuses autres tâches, y compris en ce qui concerne la certification des nouveaux Airbus A350 et Airbus A320neo, l'extension des accords bilatéraux à des régions situées en dehors de l'UE, ainsi que la promotion du système SAFA de l'UE, désormais reconnu en tant qu'outil important contribuant à la sécurité aérienne mondiale.

Nous mettons tout en œuvre pour réaliser les aspirations de l'Europe, qui souhaite disposer d'un système aérien sûr et efficace. Les attentes sont plus grandes que jamais, étant donné que l'Agence a gagné la confiance de toutes les parties prenantes en tant que partenaire de l'excellence technique faisant preuve d'impartialité et d'intégrité. Les activités de l'AESA revêtent une importance stratégique pour l'Europe, car ses travaux favorisent la croissance économique et permettent à l'industrie aérospatiale de poursuivre son développement en Europe et dans le reste du monde.

Fin 2013, l'Agence a célébré ses dix premières années d'existence dans une période où l'affectation des ressources et leur disponibilité seront cruciales pour remplir efficacement ses fonctions et répondre aux attentes du citoyen européen et de l'industrie.

Patrick Ky

Directeur exécutif

Table des matières

INTRODUCTION DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 1

INTRODUCTION DU DIRECTEUR EXECUTIF 3

INTRODUCTION 7

LE SYSTEME AERONAUTIQUE 8

L'AGENCE 8

Structure organisationnelle 10

ÉVALUATION DU SYSTEME DE GESTION INTEGRE DE L'AGENCE 12

ATTENUATION DES RISQUES 14

1.1 Objet et champ d'application 16

1.2 Principales réalisations en 2013 16

REGLEMENT 22

1.3 Objet et champ d'application 22

1.4 Principales réalisations en 2013 22

SUPERVISION DE LA SECURITE DES PRODUITS 27

1.5 Objet et champ d'application 27

1.6 Principales réalisations en 2013 27

AGREMENTS D'ORGANISMES 30

1.7 Objet et champ d'application 30

1.8 Principales réalisations en 2013 30

INSPECTIONS DANS LES ÉTATS MEMBRES 32

1.9 Objet et champ d'application 32

1.10 Principales réalisations en 2013 33

ACCREDITATION **35**

EXPLOITANTS **36**

1.11 Objet et champ d'application **36**

1.12 Principales réalisations en 2013 ..... **36**

COOPERATION INTERNATIONALE **39**

1.13 Objet et champ d'application **39**

1.14 Principales réalisations en 2013 ..... **39**

ACTIVITES DE SOUTIEN **42**

1.15 Objet et champ d'application **42**

1.16 Principales réalisations en 2013 ..... **42**

Principaux événements de 2013 ..... **44**

ANNEXE 1: DECLARATION D'ASSURANCE DE L'ORDONNATEUR **52**

ANNEXE 2: ÉVALUATION DES RESULTATS DES AUDITS ET SUIVI DES RECOMMANDATIONS D'AUDIT **53**

ANNEXE 3: ACTIONS DE L'AGENCE POUR PREVENIR ET GERER LES CONFLITS D'INTERETS **54**

ANNEXE 4: INDICATEURS DE PERFORMANCE CLES **55**

ANNEXE 5: RENONCIATION AUX RECOUVREMENTS **69**

ANNEXE 6: RESULTATS FINANCIERS DE L'AGENCE EN 2013 (EXECUTION DU BUDGET DE L'AESA) **70**

ANNEXE 7: PROCEDURES D'ACHAT AMORCEES ET/OU FINALISEES EN 2013 ..... **79**

ANNEXE 8: AGENTS TEMPORAIRES PAR ACTIVITE **86**

ANNEXE 9: ÉVOLUTION ET CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DES EFFECTIFS **87**

ANNEXE 10: DECISIONS, AVIS ET AVIS DE PROPOSITION DE MODIFICATION (NPA) EN 2013 90

ANNEXE 11: ÉTUDES ET PROJETS DE RECHERCHE 93

ANNEXE 12: MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AESA 94

ANNEXE 13: ANALYSE ET EVALUATION DU RAPPORT GENERAL ANNUEL DE L'ORDONNATEUR POUR 2013 100

ANNEXE 14: LISTE DES ACRONYMES 101

Introduction

Ce rapport général annuel fait le point sur le programme de travail 2013, qui présentait le plan d'activités pour l'année. En 2013, l'Agence a accordé une attention particulière à l'optimisation des ressources, en s'efforçant d'effectuer les activités prévues malgré les contraintes budgétaires. L'Agence a encore renforcé son rôle de pièce maîtresse dans la stratégie de l'Union européenne en matière de sécurité aérienne. Au cours de l'année, elle a axé ses efforts sur le renforcement de ses compétences existantes et a mis en œuvre des améliorations en vue d'apporter une solution aux problèmes systémiques mentionnés dans le plan européen de sécurité aérienne (EASp).

L'Agence a continué à s'impliquer activement et à interagir avec les parties prenantes externes, y compris avec l'industrie et les autorités, en organisant des forums et des ateliers. La conférence annuelle de l'Agence sur la sécurité a porté sur le thème des opérations hivernales, en particulier les questions liées au dégivrage des avions.

Outre les activités mentionnées ci-dessus, l'Agence a également poursuivi ses efforts en vue d'une amélioration continue:

- dans le cadre de son système de gestion intégré, l'Agence a passé avec succès son audit annuel de recertification ISO9001:2008;
- en 2013, la section d'agrément des organismes d'octroi de licences à l'équipage de conduite de vol est devenue pleinement opérationnelle; celle-ci est notamment responsable de la supervision des organismes situés hors du territoire des États membres de l'AESA;
- les accords bilatéraux de sécurité aérienne (BASA) en vigueur ont encore été approfondis avec l'ajout de nouvelles annexes, tandis que les travaux sur de nouveaux accords se sont poursuivis et s'achèveront l'année prochaine;
- la base de données SAFA a été mise à niveau afin d'améliorer sa solidité et d'accroître l'accès de l'industrie aux résultats analytiques;
- dans ses travaux, le comité d'éthique a continué à soutenir le processus garantissant que les décisions ou le jugement des membres du personnel de l'Agence ne sont pas influencés par leurs intérêts privés. Une annexe sur les actions pertinentes de l'Agence est fournie à la fin du présent rapport;
- le contrat de location concernant le nouveau bâtiment du siège, Neue Direktion Köln, a été signé en juillet 2013, après l'approbation du conseil d'administration, du Conseil de l'UE et du Parlement européen.

Ce rapport a été rédigé en février 2014 et porte uniquement sur l'année 2013 (de janvier à décembre). Par conséquent, il n'est pas exclu que les informations fournies ne soient pas à jour au moment de leur publication.

Le système aéronautique

L'aviation civile est une industrie mondiale, tant en ce qui concerne la fabrication de produits aéronautiques que les services de transport aérien. En Europe, le secteur contribue au PNB de l'UE à hauteur de 500 milliards d'euros et emploie 3,1 millions de personnes. Selon les estimations, les exportations en dehors de l'UE s'élèvent à près de 40 milliards d'euros par an[1].

L'Europe est l'une des régions les plus sûres du monde. Selon le rapport annuel sur la sécurité établi par l'AESA pour 2013, on recensait 1,8 accident mortel par million de vols dans les États membres de l'AESA, ce qui constitue le chiffre le plus faible au monde. Le système aéronautique européen comporte de multiples interactions entre plusieurs interlocuteurs, comme les compagnies aériennes, les aéroports, les autorités aéronautiques nationales, etc. La complexité du système est telle en Europe qu'un pilote peut être formé et obtenir une licence dans un État membre, travailler pour une compagnie aérienne enregistrée dans un autre État membre, mais avoir sa base d'activités dans un État membre différent.

L'AESA fait partie de ce système et définit, en coopérant avec les autorités aéronautiques nationales et la Commission européenne, le cadre réglementaire paneuropéen en matière de sécurité et assure une surveillance en vue de garantir le maintien d'un niveau de sécurité élevé.

L'amélioration continue a toujours été le principal moteur de l'aviation. Des efforts constants sont déployés en vue d'augmenter l'efficacité, notamment en utilisant de nouveaux matériaux dans les aéronefs, de nouvelles techniques pour la fabrication des composants et de nouvelles technologies pour gérer le trafic aérien. L'AESA est active dans un environnement où la sécurité est une priorité et l'innovation une nécessité.

L'Agence

L'Agence européenne de la sécurité aérienne est la clé de voûte du système européen de la sécurité aérienne constitué par l'Agence, la Commission européenne et les autorités aéronautiques nationales (NAA).

Notre mission, c'est votre sécurité

Notre mission consiste à promouvoir les normes communes les plus élevées en matière de sécurité et de protection de l'environnement dans l'aviation civile.

Une stratégie commune

Le transport aérien constitue l'un des modes de transport les plus sûrs. Étant donné que le trafic aérien continue de croître, il est nécessaire que des efforts communs soient déployés au niveau européen en vue de maintenir la sécurité et la durabilité du transport aérien. L'Agence élabore des règles de sécurité et environnementales communes. Elle surveille la mise en œuvre des normes en procédant à des inspections dans les États membres et fournit l'expertise technique nécessaire et la formation au système. L'Agence coopère avec les NAA, lesquelles ont leur propre rôle à jouer dans le système de l'Union européenne.

[1] Compétitivité de l'industrie aérospatiale de l'Union européenne: l'industrie aéronautique, ENTR/06/054, Commission européenne, 2009.

Les tâches de l'Agence:

À l'heure actuelle, les principales tâches de l'agence comprennent:

- la coordination des programmes de sécurité, la collecte de données, l'analyse et la recherche pour améliorer la sécurité aérienne.
- la réglementation: l'élaboration de la législation de sécurité aérienne et l'assistance sous la forme de conseils techniques à la Commission européenne et aux États membres;
- les inspections et la formation visant à assurer une mise en œuvre uniforme de la réglementation européenne en matière de sécurité aérienne dans tous les États membres;
- la certification en matière de navigabilité et la certification environnementale des produits, pièces et équipements aéronautiques;
- l'agrément des organismes de conception des aéronefs à travers le monde ainsi que des organismes de production et de maintenance en dehors de l'Union européenne;
- la coordination du programme SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* - Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers) de l'Union européenne;
- la coordination avec les organes d'aviation civile internationale et les autorités de sécurité aérienne dans les pays situés en dehors de l'Union européenne.

Aucune modification n'a été apportée aux tâches de l'Agence en 2013 par rapport à 2012.

Structure organisationnelle

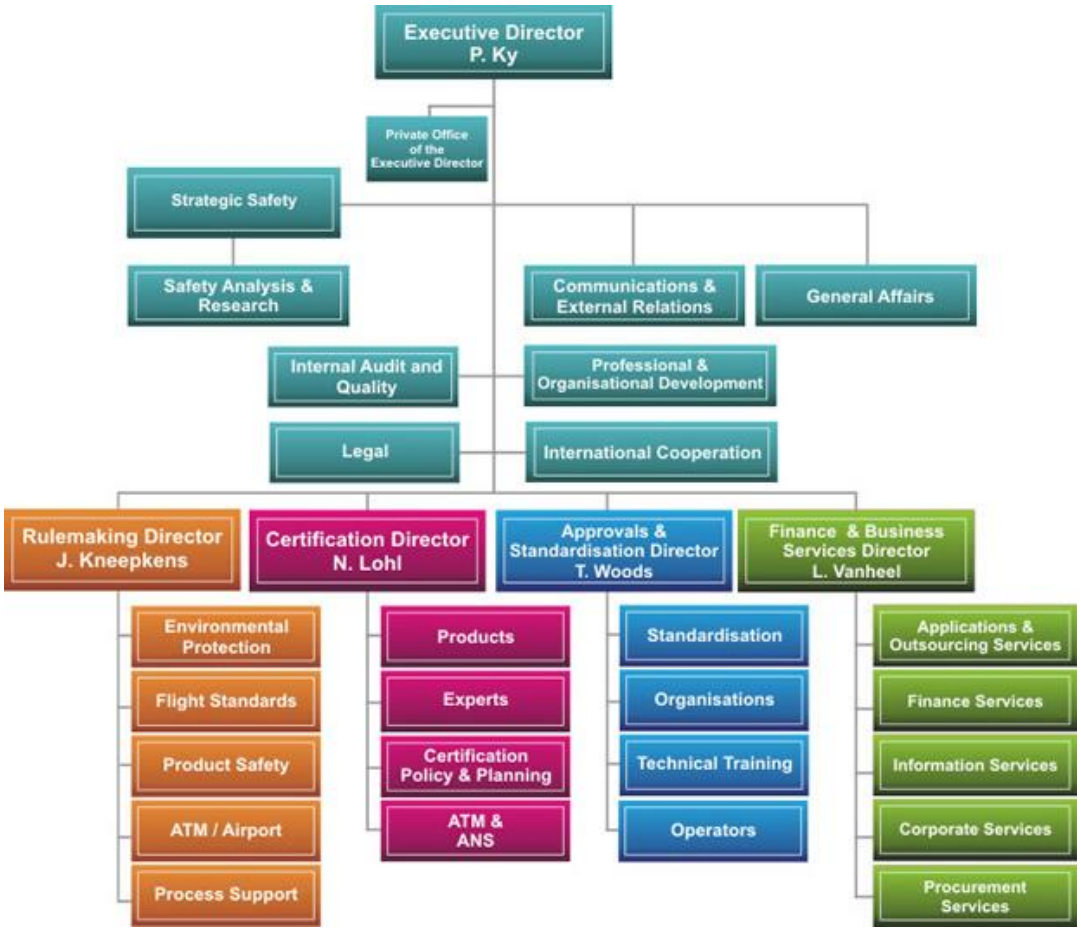


Figure 1: Organigramme de l'AESA (décembre 2013)

Executive Director	Directeur exécutif
Private Office of the Executive Director	Cabinet du directeur exécutif
Strategic Safety	Sécurité stratégique
Safety Analysis & Research	Analyse de la sécurité et recherche
Communications & External Relations	Communications et relations externes
General Affairs	Affaires générales
Internal Audit and Quality	Audit interne et qualité
Professional & Organisational Development	Développement professionnel et organisationnel
Legal	Service juridique
Internal Cooperation	Coopération internationale
Rulemaking Director	Directeur de la réglementation
Certification Director	Directeur de la certification
Approvals & Standardisation Director	Directeur de la normalisation et des agréments
Finance & Business Services Director	Directeur des services financiers et commerciaux
Environmental Protection	Protection environnementale
Flight Standards	Normes de vol
Product Safety	Sécurité des produits
ATM/Airport	GTA/Aéroport
Process Support	Soutien du processus

Products	Produits
Experts	Experts
Certification Policy & Planning	Politique et planification des certifications
ATM &ANS	GTA et SNA
Standardisation	Normalisation
Organisations	Organismes
Technical Training	Formation technique
Operators	Exploitants
Applications & Outsourcing Services	Applications et services des marchés
Finance Services	Services financiers
Information Services	Services d'information
Corporate Services	Services d'entreprise
Procurement Services	Services d'achat

Évaluation du système de gestion intégré de l'Agence

Le système de gestion intégré (IMS) de l'Agence se fonde sur des normes de gestion adoptées par le conseil d'administration de l'Agence en 2013, comme le stipule l'article 44, paragraphe 2, du règlement financier. Ces normes découlent des normes de contrôle interne élaborées par la Commission européenne et la norme internationale ISO9001:2008.

L'IMS de l'AESA intègre pleinement le concept de «contrôle interne», qui vise à garantir que les risques sont atténués de manière appropriée, de façon à accroître la capacité de l'Agence à atteindre ses objectifs opérationnels, de qualité, de conformité et financiers.

En 2010, l'IMS de l'AESA a été certifié pour la première fois selon la norme ISO9001:2008. La certification était valable pour une durée de trois ans (2010-2013). Par conséquent, en 2013, le processus de recertification ISO9001 a été mené par GUTCert et la certification a été accordée à l'IMS. La certification ISO9001 confirme l'évaluation de l'Agence concernant l'efficacité, la durabilité et l'adéquation de l'IMS de l'AESA.

Le système a été configuré sur la base d'un cadre en quatre étapes fondé sur les meilleures pratiques appliquées par plusieurs organismes des secteurs privé et public.

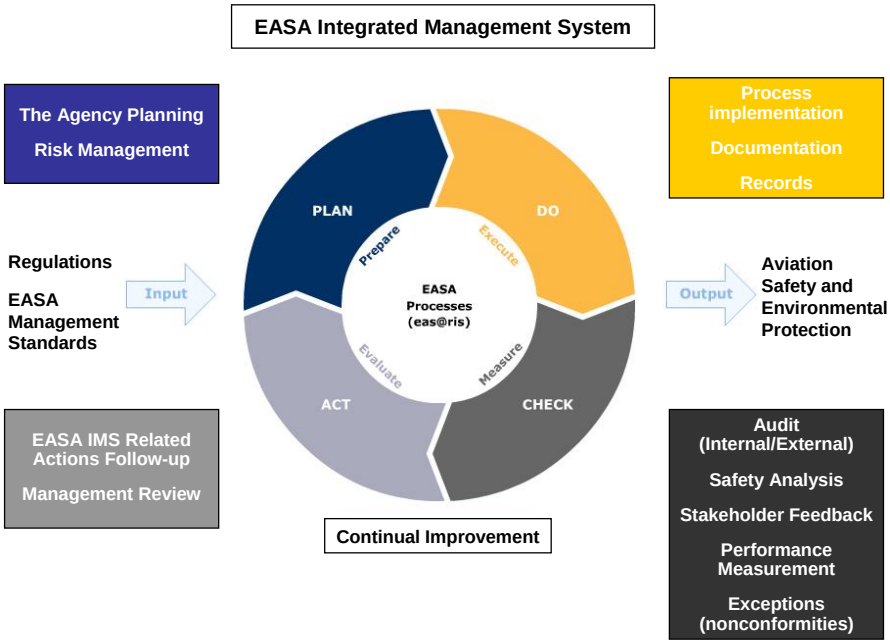


Figure 2: Système de gestion intégré de l'AESA

EASA Integrated Management System	Système de gestion intégré de l'AESA
The Agency Planning Risk Management	Planning de la Gestion des risques de l'Agence
Regulations	Règlements
EASA Management Standards	Normes de gestion de l'AESA
Input	Apports
EASA IMS Related Actions Follow-up	Suivi des actions relatives à l'IMS de l'AESA

Management Review	Examen par la direction
Continual Improvement	Amélioration continue
Audit (Internal/External) Safety Analysis Stakeholder Feedback Performance Measurement Exceptions (nonconformities)	Audit (interne/externe) Analyse de la sécurité Retours des parties prenantes Évaluation des performances Exceptions (non-conformités)
Aviation Safety and Environmental Protection	Sécurité aérienne et protection de l'environnement
Output	Résultats
Process implementation Documentation Records	Mise en œuvre des processus Documentation Archives
PLAN	PLANIFIER
ACT	AGIR
DO	APPLIQUER
CHECK	CONTRÔLER
Prepare	Préparer
Execute	Exécuter
Measure	Mesurer
Evaluate	Évaluer
EASA Processes (eas©ris)	Procédures de l'AESA (eas©ris)

En outre, la capacité d'audit interne de l'Agence a également été certifiée en 2010 pour la première fois selon le cadre de référence international des pratiques professionnelles de l'Institut de l'audit interne. La certification était valable pour une durée de trois ans (2010-2013). Par conséquent, en 2013, le renouvellement de la certification a été mené par l'IFACI (institut français de l'audit et du contrôle internes) et la certification a été accordée à l'Agence.

Atténuation des risques

L'Agence a également mis en place un processus annuel d'évaluation des risques visant à recenser les risques de haut niveau par macro-processus. Les risques sont évalués en fonction de leur probabilité de survenance et de leur incidence potentielle. Pour l'année 2013, le tableau suivant présente les risques importants recensés et les actions entreprises et/ou initiées pour les atténuer.

Risques	**Principales actions d'atténuation entreprises/initiées en 2013**
Processus de gestion	
Évolution de la gouvernance de l'Agence résultant de la création du groupe de travail interinstitutionnel entre les agences (IIWG).	Il n'est pas nécessaire de prendre des mesures d'atténuation actuellement, étant donné que le processus législatif visant à modifier la gouvernance de l'Agence est toujours en cours et que son résultat n'est pas encore prévisible.
Incapacité à gérer les situations impliquant un intérêt personnel ou professionnel d'un membre du CA ou de la chambre de recours et mettant en péril l'indépendance de la prise de décision ou étant susceptibles d'être perçues comme telles.	En décembre 2012 (décision du CA 11-2012), le CA a adopté un code de conduite pour les membres du CA de l'AESA, qui comprend une annexe relative à la gestion des conflits d'intérêts. La mise en œuvre du code de conduite a été réalisée en 2013 (déclaration d'intérêts, formation sur les conflits d'intérêts).
Absence ou inadéquation de la gestion des crises aéronautiques.	La méthode de gestion des crises a été entièrement mise à jour l'année dernière. La procédure concernée est mise à jour et est en cours d'approbation par la direction.
Gestion des messages inappropriée en termes de communication externe.	Une stratégie de communication externe a été définie et examinée. Elle est en cours d'approbation par la direction.
Processus de soutien	
Incapacité à recruter suffisamment de personnel (technique et administratif) possédant les compétences, l'expérience et les qualités requises (y compris d'encadrement).	a) Asseoir la réputation de l'Agence en tant qu'employeur de choix: Afin de garantir le recrutement actuel et futur de personnel suffisant disposant de compétences techniques adéquates, et compte tenu de la pénurie de ressources dans le secteur de l'aviation, l'Agence a commandé une étude sur l'image de marque de l'employeur. Les conclusions de cette étude ont été publiées fin 2013 et seront mises en application en étroite coordination avec le service communications. En outre, l'Agence a été présentée comme un employeur de choix au cours de plusieurs événements externes. b) Centres d'évaluation: En 2013, des centres d'évaluation ont été mis en place dans le cadre des procédures de sélection des fonctions de direction, dans le but d'encore améliorer le processus de recrutement et de soutenir le recrutement de personnel hautement qualifié, ainsi que l'effort de l'Agence visant à définir les compétences managériales déjà disponibles en son sein pour faciliter les changements de carrière verticaux. c) Rétention des compétences professionnelles: Une stratégie a été mise en œuvre dans les domaines de la certification et de la normalisation. Elle porte sur le

Risques	Principales actions d'atténuation entreprises/initiées en 2013
	maintien de certaines licences de pilotes valides, pour les postes où la rétention est essentielle à la réalisation des missions de l'Agence.

Tableau 1: Risques et principales actions d'atténuation

Sécurité stratégique

1.1 Objet et champ d'application

Le taux mondial d'accidents mortels pour les vols réguliers de passagers et de fret a continué à diminuer en 2012, attestant d'une amélioration constante de la sécurité aérienne. Selon le rapport annuel sur la sécurité de l'AESA pour 2012, le taux d'accidents mortels dans les États membres de l'AESA est comparable et légèrement inférieur à celui constaté en Amérique du Nord.

La sécurité stratégique regroupe les activités de l'Agence concernant la gestion de la sécurité. Une collaboration interne sur les sujets de sécurité et la mise en commun des enseignements tirés sont ainsi assurées. En mettant à profit la communication «établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe», l'Agence œuvre en faveur de la gestion des risques pour la sécurité de l'aviation civile. L'une de ses priorités consiste à poursuivre le développement du système de retour d'informations qui rassemble les données, isole les renseignements et fournit des informations permettant d'agir.

En 2013, des activités transversales supplémentaires ont été entreprises: évaluation des risques, analyse des données de vols opérationnels, Comité d'examen des performances (PRB), gestion de crise, gestion de la qualité, cendres volcaniques et activités techniques internationales portant sur l'avenir de la navigation aérienne.

1.2 Principales réalisations en 2013

1.2.1 Maintien de la sécurité opérationnelle

Les systèmes de compte rendu d'événements interne (IORS) garantissent la détection et le suivi des événements importants. L'IORS est pleinement opérationnel et stable. Le système gère environ 100 rapports par semaine. L'Agence est en mesure de traiter la quantité d'informations reçues et d'y donner suite. Un premier pas a été fait en ce qui concerne l'examen de l'incidence qu'aurait une mise à jour de l'IORS en vue de satisfaire à la nouvelle réglementation sur les comptes rendus d'évènements. Un programme pilote destiné à associer les évènements aux publications de sécurité qui sont générées est en cours.

1.2.2 Analyse de la sécurité

Les travaux consacrés à la conception et à l'utilisation d'indicateurs de performance de sécurité ont continué à progresser à mesure que de nouvelles sources de données se sont développées. Dans le domaine de la gestion du trafic aérien (GTA), l'Agence a appuyé les activités du comité d'examen des performances (PRB), en recueillant des indicateurs pour l'«évaluation des performances 1» et en soutenant le développement de nouveaux ensembles d'indicateurs. L'Agence a mis en place un système d'entrepôt de données visant à collecter des données d'exposition et à améliorer l'évaluation de la probabilité des risques.

Le rapport annuel sur la sécurité pour 2012 a été publié, accompagné de deux déclarations supplémentaires, de début et de milieu d'année.

L'Agence a fourni un appui technique à la Commission européenne dans le cadre du développement de la nouvelle législation sur les comptes-rendus, l'analyse et le suivi des événements dans l'aviation civile européenne, qui est désormais en voie d'achèvement. Elle a également soutenu le

développement du système ECCAIRS, ainsi que la diffusion de son utilisation par d'autres autorités par l'organisation d'ateliers et l'élaboration d'outils, de méthodes et de techniques visant à améliorer la qualité et l'analyse des données. Cela contribue à améliorer de manière globale le répertoire central européen (ECR) d'événements et renforce également la capacité de compte rendu d'événements interne, qui appuie directement la fonction de maintien de la navigabilité. En outre, l'AESA a dirigé l'élaboration de taxonomies de l'aviation au niveau européen dans le cadre de sa présidence du GT Taxonomie de l'ECCAIRS. En outre, en tant que membre de l'équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT), l'Agence a également soutenu la coordination des taxonomies à un niveau mondial.

L'AESA a également consolidé la position centrale du réseau des analystes en Europe et a dirigé l'élaboration d'un système européen de classification des risques. En 2013, l'Agence a coordonné des activités portant sur des actions de sécurité dans le cadre des plans de sécurité nationaux et a développé des solutions au niveau européen en vue de soutenir l'amélioration de la qualité des données de sécurité, l'objectif ultime étant d'améliorer les connaissances et les capacités d'analyse de sécurité à travers les États membres de l'AESA.

1.2.3 Informations de sécurité

La diffusion des informations de sécurité est essentielle pour assurer la supervision du maintien de la navigabilité des produits, pièces et équipements, qui sont soit conçus, soit en service, dans les États membres de l'UE et dans les pays associés.

Les informations de sécurité impliquent l'émission et la diffusion de consignes de navigabilité (AD), de consignes de navigabilité d'urgence (EAD) et de bulletins d'informations de sécurité (SIB), ainsi que la publication des AD, des EAD et des SIB émis par les autorités étrangères de l'État de conception et adoptés en Europe. Le portail de publication des AD est accessible à l'adresse http://ad.easa.europa.eu/.

En 2013, le nombre de publications obligatoires émises par la section responsable des informations de sécurité était de 350 AD (y compris les révisions et corrections) et 32 EAD. Les détails correspondants sont présentés dans l'histogramme ci-après:

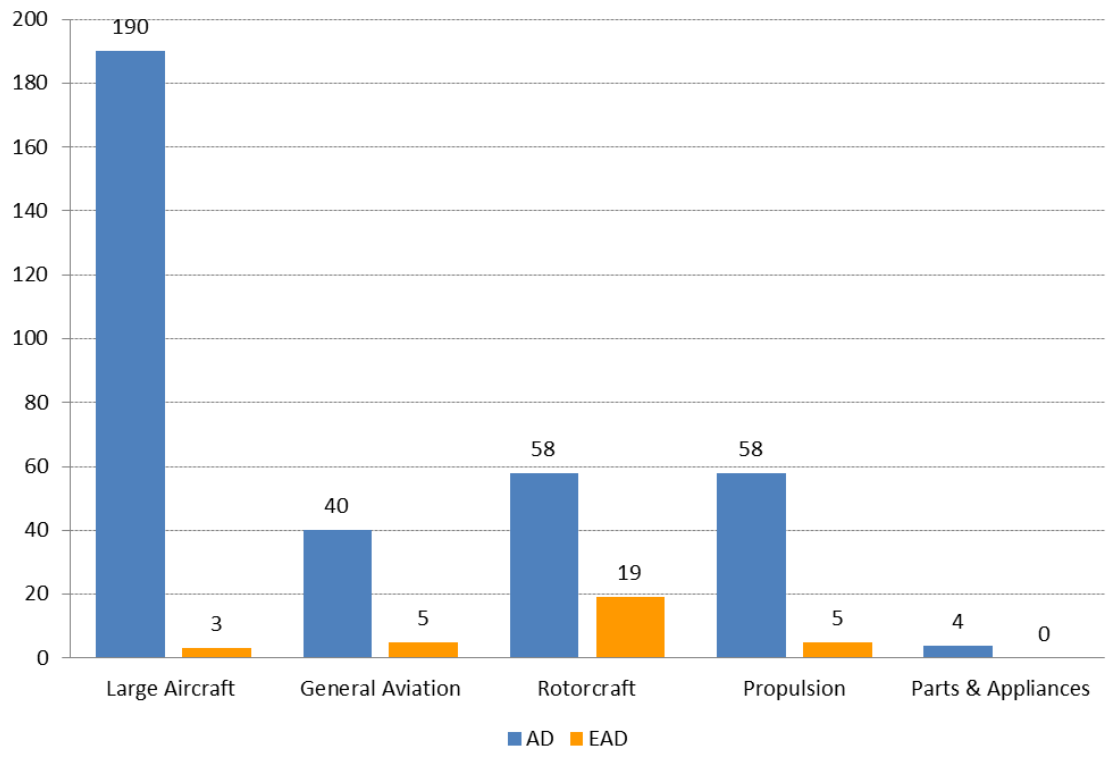


Figure 3: AD et EAD émises par l'AESA en 2013

Large Aircraft	Aéronefs lourds
General Aviation	Aviation générale
Rotocraft	Aéronefs à voilure
Propulsion	Propulsion
Parts & Appliances	Pièces et équipements
AD	AD
EAD	EAD

Huit avis d'annulation d'AD et 33 SIB (y compris des révisions) ont en outre été publiés. De plus, 234 AD étrangères (y compris les révisions et corrections) ont été adoptées et 23 publications de données consultatives étrangères sur la sécurité ont été téléchargées sur le portail des AD.

1.2.4 Planification, promotion et initiatives de sécurité

La 4e édition de l'EASp (plan européen de sécurité aérienne)[2] a été approuvée par le conseil d'administration de l'AESA fin 2013. Il couvre la période de 2014 à 2017 et englobe trois grands domaines: les questions systémiques, opérationnelles et émergentes.

Cette édition comprend une mise à jour des principaux domaines à risque du portefeuille EASp, qui inclut le feu, la fumée et les émanations comme l'une des catégories où de nouvelles possibilités d'améliorer la sécurité ont été recensées.

En outre, l'EASp contient un rapport sur l'état des 88 actions permanentes identifiées au début de 2013 et propose 18 nouvelles actions. Elles ont été identifiées par le groupe sur les risques pour la

[2] La dernière version de l'EASp est disponible à l'adresse http://www.easa.europa.eu/sms/

sécurité nouvellement créé, examinées par le comité consultatif européen sur la sécurité aérienne (EASAC) et convenues avec les États membres de l'AESA et l'industrie.

La mise en œuvre de l'EASp est étendue à 45 États: 32 États de l'AESA ainsi que les 13 États ne faisant pas partie du système de l'AESA qui sont membres de la CEAC. Trente et un (31) États de l'AESA et huit (8) États non-membres de l'AESA ont été désignés comme points focaux. Dix-huit (18) rapports d'action ont été reçus en 2013.

L'initiative européenne de sécurité stratégique (ESSI)[3] a continué de développer des supports de promotion de la sécurité portant sur les risques de sécurité identifiés, ainsi que des bonnes pratiques en matière de systèmes de gestion (SG/SGS). L'ESSI a coordonné ses activités avec d'autres initiatives mondiales majeures en matière de sécurité, telles que CAST et IHST aux États-Unis et le RASG-EUR de l'OACI en Europe. En 2013, le processus de planification, d'édition et de distribution de publications promouvant la sécurité a été amélioré en s'appuyant sur les enseignements tirés des cycles de publication précédents.

1.2.5 Aide aux enquêtes sur les accidents

L'Agence collabore avec le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA) et soutient ses activités. Elle fournit des conseils sur les activités de groupe, en utilisant l'expertise des organismes de réglementation pour développer le système central européen d'information sur les recommandations de sécurité et pour former les enquêteurs de sécurité.

Une nouvelle base de données a été mise en place, laquelle correspond au format ECCAIRS 5 pour l'échange d'informations, améliorant ainsi la capacité de collecter et de traiter de plus grands flux de recommandations de sécurité et permettant de développer un partenariat avec la *Federal Aviation Authority* (FAA) pour le partage et la coordination du suivi des enquêtes.

L'Agence surveille également l'élaboration de mesures correctives qui ont été mises en œuvre à la suite d'accidents, en tirant les enseignements des rapports d'enquête et en renforçant les mesures de sécurité.

Des mesures urgentes ont été prises à la suite d'accidents d'hélicoptère importants et de plusieurs incidents impliquant le train d'atterrissage en 2013.

Cette activité essentielle s'est poursuivie avec un volume de 97 projets de rapports examinés en 2013 et 97 recommandations de sécurité reçues.

1.2.6 Recherche et prévoyance

En tenant compte des priorités du plan européen de sécurité aérienne (EASp) et du programme thématique du groupe européen de partenariat pour la recherche aéronautique (EARPG), l'Agence a consolidé les besoins relatifs à de nouveaux projets de recherche dans le plan de recherche 2013 et mis en œuvre les projets sélectionnés.

Les projets de recherche financés par l'Agence proviennent de propositions et de demandes issues du programme de réglementation, de projets qui sont suggérés par des recommandations de

[3] De plus amples informations sur l'ESSI sont disponibles à l'adresse http://www.easa.europa.eu/essi/

sécurité, de propositions formulées par l'ESSI, de demandes émanant des directions responsables de la certification et de la réglementation, ainsi que de propositions du groupe consultatif européen sur les facteurs humains (EHFAG).

L'Agence a coopéré avec la Commission européenne concernant les activités de recherche communautaires ayant une incidence sur le système de l'AESA, au moyen d'une série de recommandations pour le programme-cadre de recherche et d'innovation «Horizon 2020». Les experts de l'Agence participent aux comités consultatifs de projets de recherche en cours financés par l'UE.

En outre, l'AESA a participé aux initiatives technologiques conjointes à grande échelle SESAR et CLEAN SKY, ainsi qu'aux activités de suivi du conseil consultatif pour la recherche aéronautique et l'innovation en Europe (ACARE).

Une liste des études et projets de recherche de 2013 est fournie à l'Annexe 11: Études et projets de recherche.

1.2.7 Facteurs humains

En conformité avec les priorités du plan européen de sécurité aérienne (EASp) et la stratégie sur les facteurs humains publiée par l'AESA, un plan intégré sur les facteurs humains a été mis en place , il à une meilleure intégration des dispositions en matière de réglementation, de conseils, de formation, d'octroi de licences et d'audit.

Un groupe consultatif européen sur les facteurs humains a appuyé l'Agence dans les domaines suivants:

- contributions à la réglementation concernant la RMT 004 AMC/GM;
- révision du contenu du NPA-2013-09 «Réduction des sorties de piste»;
- élaboration de documents d'orientation pour la CS 25.1302;
- le groupe de discussion sur le maintien de la navigabilité a soutenu le NPA-2013-01;
- soutien à la tâche MDM.055 RMT pour la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité (SGS) dans les codes de maintien de la navigabilité; et
- orientations sur le suivi des recommandations de sécurité.

1.2.8 Autres activités transversales

Coordination des crises: L'Agence est un membre actif de la cellule européenne de coordination de l'aviation européen en cas de crise (EACCC).

Météorologie spatiale: Le 20 mars 2013, l'AESA et le gestionnaire de réseau EUROCONTROL ont organisé un atelier intitulé «Météorologie spatiale - Effets sur l'aviation; Trouver une réponse proportionnée en Europe» à Cologne. L'atelier s'est penché sur la façon de gérer les risques de sécurité et de mieux faire connaître les effets possibles de la météorologie spatiale. En outre, les participants ont lancé l'élaboration de mesures d'atténuation. Ensemble, ils ont recensé les priorités, ont partagé leurs connaissances et ont encouragé la coopération et l'harmonisation dans ce domaine.

Cendres volcaniques: Au cours de l'année 2013, l'Agence a poursuivi les travaux menés au cours des trois dernières années en vue de définir un cadre réglementaire et donc d'établir une structure pour la prise de décision dans le contexte européen. Des progrès satisfaisants ont été accomplis par rapport au plan d'action mis en place après les événements de 2010 et 2011.

Règlement

1.3 Objet et champ d'application

L'Agence gère et coordonne la préparation de la législation de l'Union européenne relative à la réglementation de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité avec l'environnement. Dans ce contexte, l'AESA établit et émet des avis adressés à la Commission européenne et adopte des spécifications de certification, des moyens acceptables de mise en conformité (AMC) et des documents d'orientation (GM) à l'appui.

En 2013, l'Agence a poursuivi ses activités visant à l'élaboration de la législation et de règles connexes non contraignantes afin de compléter l'ensemble de la réglementation. Le fait d'assurer l'adoption en temps utile des règles de navigabilité (sécurité et protection de l'environnement) est resté un défi majeur en 2013.

1.4 Principales réalisations en 2013

1.4.1 Production de nouvelles règles

En 2013, l'Agence s'est principalement consacrée à la préparation de l'introduction d'exigences SGS pour la conception, la production et l'entretien afin de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, d'améliorer la sécurité globale et de contribuer à résoudre les problèmes systémiques mentionnés dans l'EASp. La réorganisation de la spécification de certification n° 23 en vue de renforcer la sécurité de l'aviation générale (AG), tout en réduisant les coûts de certification, a constitué un projet essentiel. En ce qui concerne les exploitants de pays tiers, une approche par étapes a été mise en œuvre, à savoir la finalisation, dans un premier temps, des règles destinées aux exploitants du transport aérien commercial (CAT), suivies de celles applicables aux aéronefs sous-OACI et aux exploitations d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales. En outre, l'avis sur le groupe opérationnel délégué à l'aviation générale pour la partie-M a apporté des avantages supplémentaires à l'aviation générale et maintient les niveaux de sécurité. L'Agence a poursuivi ses travaux en finalisant toutes les annexes de la réglementation relative aux exploitations aériennes. Alors que les annexes VI et VII [partie NCC (exploitations d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales) et partie NCO (exploitations d'aéronefs à motorisation non complexe à des fins non commerciales)] ont été publiées dès août 2013 (avec les annexes I à V modifiées), en tant que règlement (UE) n° 800/2013 (et ses cinq décisions associées adoptées par l'Agence) pour les exploitations à des fins autres que de CAT, le dernier train de mesures de ce règlement composé de l'annexe VIII [partie SPO (exploitations spécialisées] et des CAT (A vers A) et CAT (S, B) est actuellement examiné par le Parlement européen et le Conseil jusqu'à la fin du premier trimestre 2014. La décision associée concernant la partie SPO est en cours de préparation par l'Agence; sa publication est prévue pour 2014.

En outre, l'avis de l'Agence sur les FTL (limitations de temps de vol) et les TCO (exploitants de pays tiers) a été examiné par le Parlement européen (PE) et le Conseil en octobre 2013, la publication du règlement étant prévue pour le premier trimestre 2014.

Sur la base de la comparaison entre les réglementations concernant l'annexe sur l'octroi de licences, l'AESA a participé en 2013 à plusieurs réunions avec la FAA dans le cadre de l'exercice de mise en confiance sur les nouvelles annexes à l'accord bilatéral de sécurité aérienne (BASA). Le premier train

de mesures de cette annexe couvre la licence de pilote privé, la qualification de vol de nuit et la qualification de vol aux instruments. Celui-ci est presque achevé, et tant les projets de documents de l'annexe proprement dite que les procédures de mise en œuvre ont été transmis aux États membres à des fins d'examen.

De plus, l'Agence a poursuivi en 2013 le développement des règles sur les services de gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne (GTA/SNA) et sur les aérodromes aux fins de la mise en œuvre des dispositions découlant du règlement de base, contribuant ainsi à résoudre les questions systémiques et opérationnelles relevées dans l'EASp, en assurant une harmonisation avec les exigences des SARP de l'OACI et en traitant les retours d'informations des visites de normalisation de GTA. Les travaux de l'Agence sur les premières règles communes applicables aux aéroports européens ont été finalisés au travers de leur adoption officielle par la Commission. La mise en œuvre du règlement de base a également été finalisée dans le domaine de l'octroi de licences de contrôleur de la circulation aérienne, pour lequel l'Agence a émis un avis à l'attention de la Commission. Les travaux nécessaires pour appuyer les futurs développements dans ces domaines ont également été définis. Une attention particulière a été accordée aux tâches horizontales, telle que la PBN (navigation fondée sur les performances), afin de permettre les exploitations PBN à l'appui du ciel unique européen et son application globale dans d'autres régions. L'Agence a également appuyé la mise en œuvre de la feuille de route réglementaire européenne en matière de GTA et des besoins réglementaires découlant du déploiement de SESAR, et a entamé la mise en œuvre des décisions adoptées lors de la neuvième réunion du comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI (CAEP/9).

L'Agence a publié 20 décisions et 12 avis en 2013. La liste complète des décisions, avis et avis de proposition de modification est fournie à l'Annexe 10: Décisions, avis et avis de proposition de modification (NPA) en 2013.

Les illustrations ci-dessous présentent des informations détaillées sur les origines et les facteurs à la base des opinions et des décisions rendues en 2013.

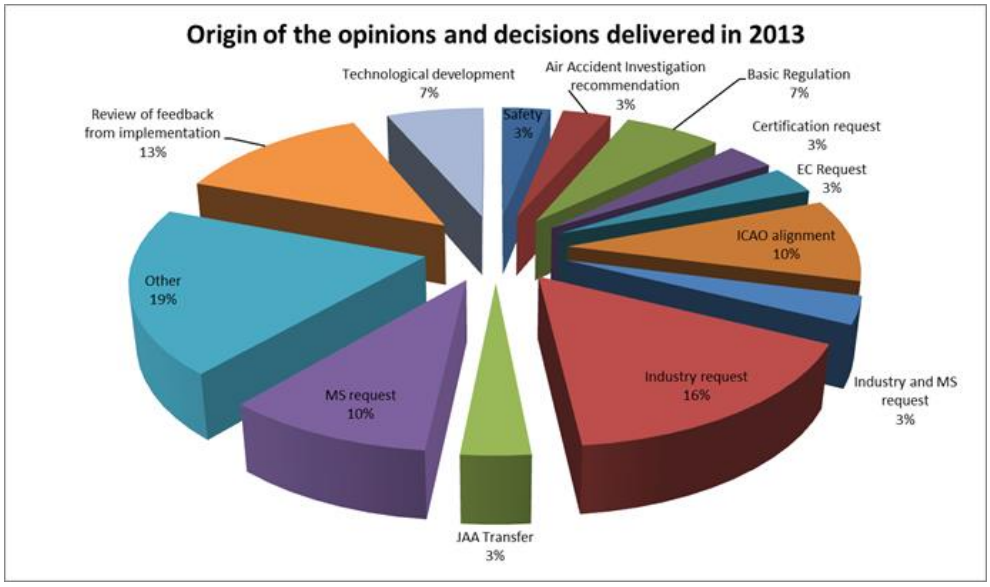


Figure 4: Origine des avis et décisions rendues en 2013

Origin of the opinions and decisions delivered in 2013	Origine des avis et décisions rendues en 2013
Review of feedback from implementation 13 %	Examen des retours d'information relatifs à la mise en œuvre 13 %
Technological development 7 %	Développement technologique 7 %
Safety 3 %	Sécurité 3 %
Air Accident Investigation recommendation 3 %	Recommandation d'enquête sur les accidents aériens 3 %
Basic Regulation 7 %	Règlement de base 7 %
Certification request 3 %	Demande de certification 3 %
EC Request 3 %	Demande de la CE 3 %
ICAO alignment 10 %	Alignement avec l'OACI 10 %
Industry and MS request 3 %	Demande de l'industrie et des États membres 3 %
Industry request 16 %	Demande de l'industrie 16 %
JAA Transfer 3 %	Transfert des autorités conjointes de l'aviation (JAA) 3 %
MS request 10 %	Demande des États membres 10 %
Other 19 %	Autres 19 %

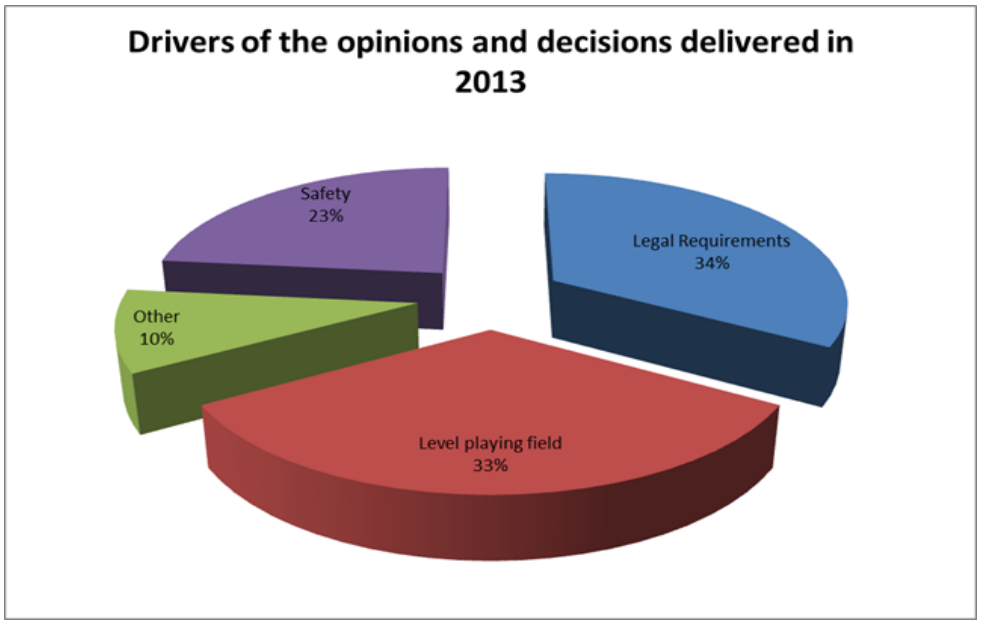


Figure 5: Facteurs à la base des avis et décisions rendues en 2013

Drivers of the opinions and decisions delivered in 2013	Facteurs à la base des avis et décisions rendues en 2013
Safety 23 %	Sécurité 23 %
Legal Requirements 34 %	Exigences légales 34 %
Level playing field 33 %	Conditions de concurrence équitables 33 %
Other 10 %	Autres 10 %

1.4.2 Soutien des règles

Les principaux défis à relever dans le cadre de cette activité sont les suivants:

- fournir aux États membres et à l'industrie une assistance appropriée pendant la mise en œuvre des nouveaux règlements;

- accroître la production de publications techniques;
- regrouper les processus de développement d'un programme de réglementation fondé sur les risques.

Le soutien à la mise en œuvre des nouvelles réglementations a constitué une activité majeure. L'Agence a consacré une quantité de temps significative à communiquer avec les États membres et les parties prenantes. La direction responsable de la réglementation a renforcé sa participation à des événements extérieurs et à des ateliers organisés au plan régional.

Grâce à une coopération étroite avec la direction responsable de la normalisation, il a été possible d'accorder un soutien optimal aux États membres et aux parties prenantes en ce qui concerne les nouvelles réglementations liées aux première et seconde extensions.

1.4.3 Coordination avec l'OACI et harmonisation des règles avec les pays tiers

En 2013, l'AESA a été pleinement impliquée dans les activités de réglementation auprès de l'OACI afin d'en garantir la cohérence et de soutenir l'approche européenne. L'Agence a participé à des groupes et commissions de travail consacrés entre autres aux SGS, à la PBN, à l'exploitation tous temps (AWO), aux marchandises dangereuses, à la formation des pilotes, aux aérodromes et aux systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS). Cela a favorisé l'adoption d'un processus de réglementation plus efficace et permis ainsi à l'Agence de mieux orienter le développement des SARP de l'OACI le plus tôt possible et de représenter l'opinion des experts européens.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, le Comité de l'OACI sur la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a dû se montrer proactif. Les éléments de travail essentiels du calendrier 2012-2016 de l'OACI/CAEP ont été les suivants: développement de l'exigence et de la norme relative aux émissions de CO_2, rigueur en matière de nuisances sonores, nouvelle exigence applicable aux particules et tâches émergentes telles que le développement d'une méthode de vérification des données de calcul de la courbe de bruit (concernant l'approche équilibrée applicable aux nuisances sonores).

1.4.4 Tâches associées à la réglementation

En 2013, l'Agence a mené des consultations sur les enjeux réglementaires pour la période 2013-2023. De nombreux États membres et parties prenantes ont répondu en présentant leurs priorités en fonction de leurs opinions et de leurs besoins. Les retours d'informations reçus ont été utilisés pour établir le programme de réglementation révisé pour 2014 et 2015. Ils seront également utilisés par le groupe de haut niveau du conseil d'administration lors de la définition des enjeux pour les dix prochaines années.

L'Agence a harmonisé toutes les procédures, toutes les instructions de travail et tous les modèles afin d'appliquer les modifications apportées au processus de réglementation révisé, tel qu'approuvé par le conseil d'administration en 2012. Ce processus révisé permet, entre autres, d'adapter le processus de réglementation à la typologie de la tâche ou de tenir une consultation ciblée sur des points particuliers lors de l'examen des commentaires. Une formation a été dispensée au personnel de l'AESA ainsi qu'aux États membres et aux parties prenantes.

Dans le cadre de la révision du processus de réglementation et de l'initiative «Mieux légiférer», la coordination en amont entre l'Agence, la Commission européenne, les NAA et les parties prenantes

a été renforcée. En outre, la structure et la portée des activités des organes consultatifs de réglementation de l'Agence, des États membres et des partenaires de l'aviation ont été révisées. À cet égard, le nouveau groupe consultatif sur la réglementation (RAG) et le groupe consultatif thématique (TAG) se sont rencontrés régulièrement en 2013, et le comité consultatif sur les normes de sécurité (SSCC) et ses sous-comités ont subi des changements au niveau de leur composition et de leurs méthodes de travail. De plus, un nouveau sous-comité sur les questions d'aviation générale a été mis en place.

Dans le contexte de l'initiative «Mieux légiférer», le directeur exécutif et le conseil d'administration ont souligné la nécessité d'utiliser la hiérarchie des risques afin d'allouer des ressources. Les mesures adoptées (réglementaires ou autres) devraient être proportionnées aux risques auquel elles doivent remédier. Cette démarche permettra d'améliorer l'efficacité et de favoriser davantage les nouvelles technologies.

Supervision de la sécurité des produits

1.5 Objet et champ d'application

L'Agence est responsable de la certification en matière de navigabilité et d'environnement des produits, des pièces et des équipements aéronautiques. Cette responsabilité inclut la certification de type initiale et une variété d'activités connexes, telles que les certifications de type supplémentaire, ainsi que l'approbation de la conception d'une réparation et de modifications apportées au certificat de type. En outre, elle couvre également les activités visant à garantir le maintien de la navigabilité des produits, des pièces et des équipements certifiés tout au long de leur cycle de vie opérationnel. Cela comprend le fait d'identifier et de réagir sans retard injustifié face à un problème de sécurité évident ou potentiel, et d'émettre et de diffuser les consignes de navigabilité (AD) obligatoires utiles.

L'Agence fournit également des services aux parties prenantes externes, tels que l'approbation de rapports du MRB et de l'OEB, l'assistance à la certification pour la validation (CSV) des certificats en dehors de l'UE et des conseils et une assistance techniques sur demande de l'industrie, des autorités aéronautiques ou d'autres institutions publiques.

1.6 Principales réalisations en 2013

Dans le domaine de la navigabilité initiale, la certification de l'Airbus A400M, qui remplace le certificat de type restreint délivré en avril 2012, représente le premier grand aéronef militaire à se conformer à la navigabilité civile et aux exigences environnementales. C'est également en 2013, pour la première fois au cours d'une année complète, que des certificats de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) ont été émis à l'extérieur des États membres de l'AESA et que la supervision opérationnelle associée a été réalisée. La procédure et les méthodes de travail pertinentes ont été mises en place avec succès. Il est à noter, dans le domaine de la navigabilité initiale, que l'Agence, en étroite collaboration avec l'industrie, a poursuivi ses activités d'élaboration de critères plus stricts applicables au degré d'implication de l'Agence dans les activités de certification selon une approche fondée sur les risques.

L'Agence a continué à promouvoir de manière active sa coopération et a amélioré sa communication avec les parties prenantes. L'un des événements phares fut le troisième atelier de certification avec l'industrie. En outre, des événements spécifiques ont été organisés, tels que l'atelier ETSO, le second séminaire d'aviation générale et le Rotorcraft Symposium. Par ailleurs, le «groupe de travail industrie/AESA sur la stratégie de certification», établi par le conseil d'administration dans le but d'examiner la nécessité de perfectionner et de compléter la stratégie de certification, a présenté ses recommandations au conseil d'administration.

1.6.1 Certification des produits

Tendances des demandes reçues

Le nombre de demandes transmises à l'Agence pour les activités de certification (5 081) est légèrement inférieur à celui de 2012. Le nombre de demandes de certification d'une nouvelle conception-type a diminué, tandis que le nombre de modifications importantes et de produits dérivés a augmenté. Les demandes de certification d'une nouvelle conception-type ont été reçues principalement pour l'aviation générale et les secteurs de la propulsion. En ce qui concerne les

grands aéronefs, il convient de mentionner l'Airbus A350-1000 et les produits dérivés Embraer ERJ 190-300 et ERJ 190-400.

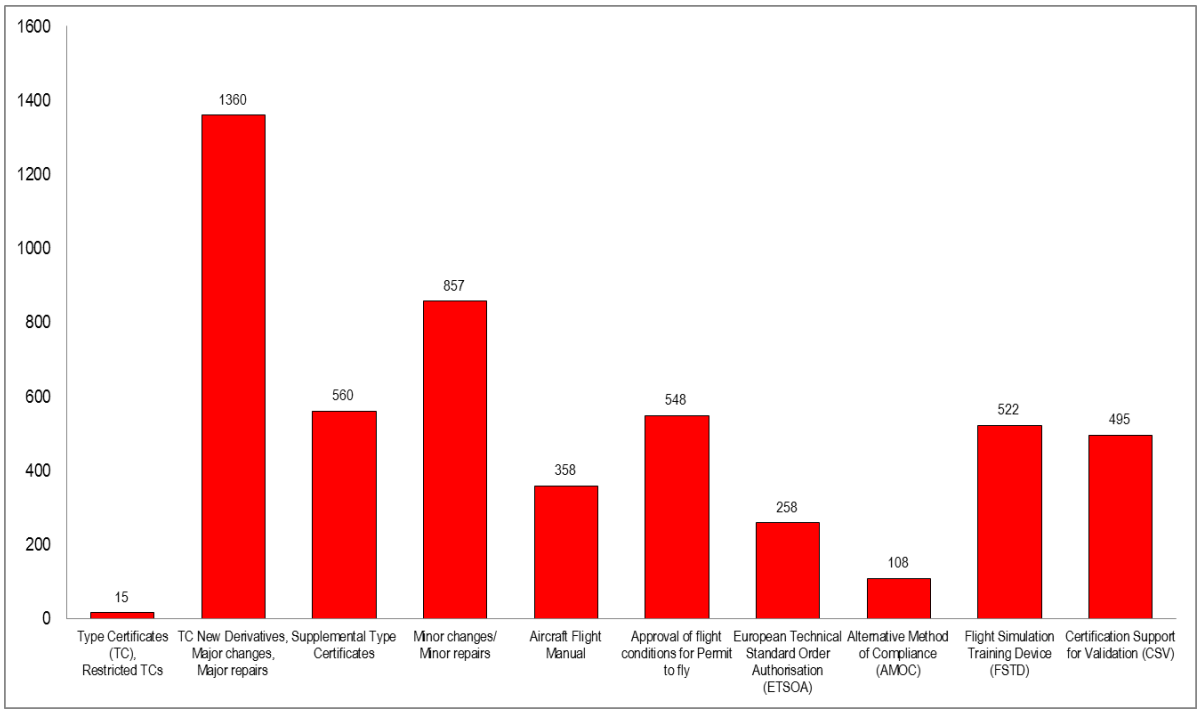


Figure 6: Demandes transmises à l'Agence pour les activités de certification en 2013

Type Certificates (TC), Restricted TCs	Certificats de type (CT), CT restreints
TC New Derivatives, Major changes, Major repairs	CT Nouveaux dérivés, Modifications majeures, Réparations majeures
Supplemental Type Certificates	Certificats de type supplémentaires
Minor changes/Minor repairs	Modifications mineures / réparations mineures
Aircraft Flight Manual	Manuel de vol
Approval of flight conditions for Permit to fly	Agrément des conditions de vol pour autorisation de vol
European Technical Standard Order Authorisation (ETSOA)	Autorisation de spécification technique européenne (ETSOA)
Alternative Method of Compliance (AMOC)	Méthode alternative de conformité (AMOC)
Fight Simulation Training Device (FSTD)	Simulateur d'entraînement au vol (FSTD)
Certification Support for Validation (CSV)	Assistance à la certification pour la validation (CSV)

<u>Principaux programmes de certification de type pluriannuel en cours</u>

L'exécution de nombreux projets de certification de type pluriannuel s'est poursuivie en 2013, notamment avec l'Airbus A350, l'Airbus A320neo, le Falcon 5X de Dassault Aviation, les jets d'affaires EMB-545/550 d'Embraer, le jet régional de Mitsubishi, le MRJ-200 et les hélicoptères lourds AW169 et AW189 d'Agusta Westland.

Nombre de certificats émis

En 2013, 3 741 certificats ont été émis. Des certificats de type ont été octroyés entre autres pour l'Airbus A400M, le jet d'affaires Gulfstream G280, le moteur Trent XWB (conçu pour équiper les Airbus A350-800/-900 XWB) et le Trent 1000 C1 de Rolls-Royce.

1.6.2 Supervision du maintien de la navigabilité

En 2013, l'Agence a consacré un temps considérable à la supervision du maintien de la navigabilité, augmentant ainsi le volume global par rapport aux chiffres de 2012. Les systèmes de compte-rendu d'événements interne (IORS), qui recueillent des informations de sécurité entrantes et appuient l'analyse et le suivi effectués par le personnel technique d'une manière cohérente et efficace, ont joué un rôle important. En outre, l'activité de supervision du maintien de la navigabilité a été réalisée en étroite coopération avec les partenaires bilatéraux dans le cadre des accords bilatéraux de sécurité aérienne (BASA) pertinents.

1.6.3 Services associés aux normes de vol

Deux projets pilotes (Airbus A350 et Falcon 5X) ont été sélectionnés en 2012 en préparation de l'entrée en vigueur du règlement d'application qui introduit le concept d'OSD (données d'adéquation opérationnelle). L'expérience acquise a été utilisée comme point de départ pour le développement d'un processus de certification intégrant les données d'adéquation opérationnelle dans le processus de certification de produits.

Agréments d'organismes

1.7 Objet et champ d'application

L'AESA assume la responsabilité de l'agrément des organismes de conception indépendamment de leur localisation, ainsi que des organismes de production, de maintenance, de formation à la maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité établis hors du territoire des États membres. Ceci comprend également l'agrément d'organismes de production établis sur le territoire d'un ou de plusieurs États membres, à sa/leur demande. La section GTA/SNA doit soutenir la Commission européenne en ce qui concerne la supervision de la «fonction de gestionnaire du réseau» d'Eurocontrol et a repris la responsabilité de la supervision du système EGNOS, ainsi que de l'agrément et de la supervision des organismes de formation ATCO en dehors de l'Europe. En 2013, la section d'agrément des organismes d'octroi de licences à l'équipage de conduite de vol (FCLOA) est devenue pleinement opérationnelle en ce qui concerne l'agrément et la supervision des organismes de formation agréés pour la formation des pilotes et les centres aéromédicaux situés hors du territoire des États membres de l'AESA.

1.8 Principales réalisations en 2013

Les activités d'agrément d'organismes ont suivi une croissance constante en 2013, y compris les agréments d'organismes de conception (DOA)/procédures alternatives (AP) au DOA, les agréments d'organisme de production (POA) et les agréments d'organisme de maintenance/maintien de la navigabilité (MOA/MTOA/CAMO). La charge de travail en matière de surveillance de l'agrément d'organisme de production européen unique d'Airbus (SPOA) a légèrement augmenté avec une accélération du taux de production et de nouveaux programmes (A350), y compris en dehors de l'Europe. Les chiffres se rapportant aux agréments d'organismes peuvent être résumés comme suit:

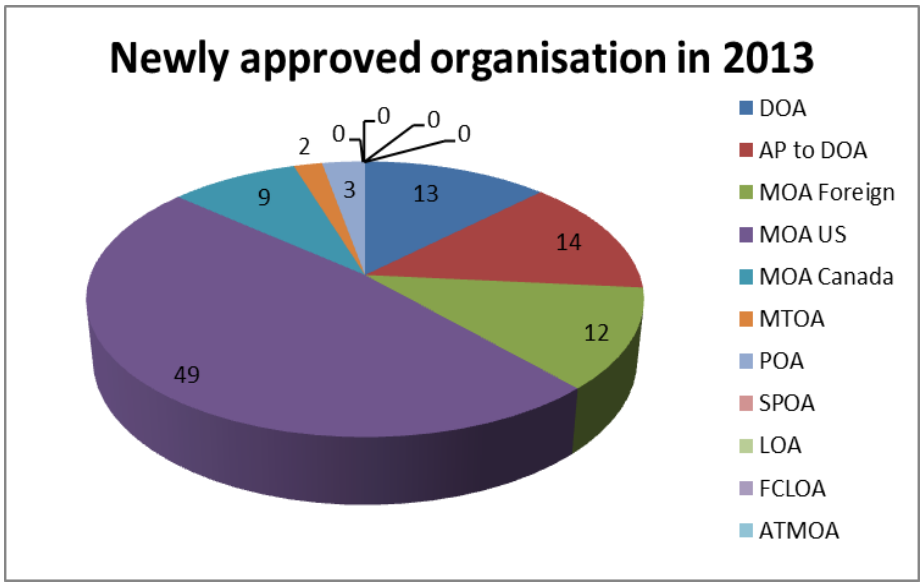


Figure 7 Nouveaux organismes agréés en 2013

Newly approved organisation in 2013	Nouveaux organismes agréés en 2013
DOA	DOA
AP to DOA	AP par rapport à DOA
MOA Foreign	MOA Étranger

MOA US	MOA États-Unis
MOA Canada	MOA Canada
MTOA	MTOA
POA	POA
SPOA	SPOA
LOA	LOA
FCLOA	FCLOA
ATMOA	ATMOA

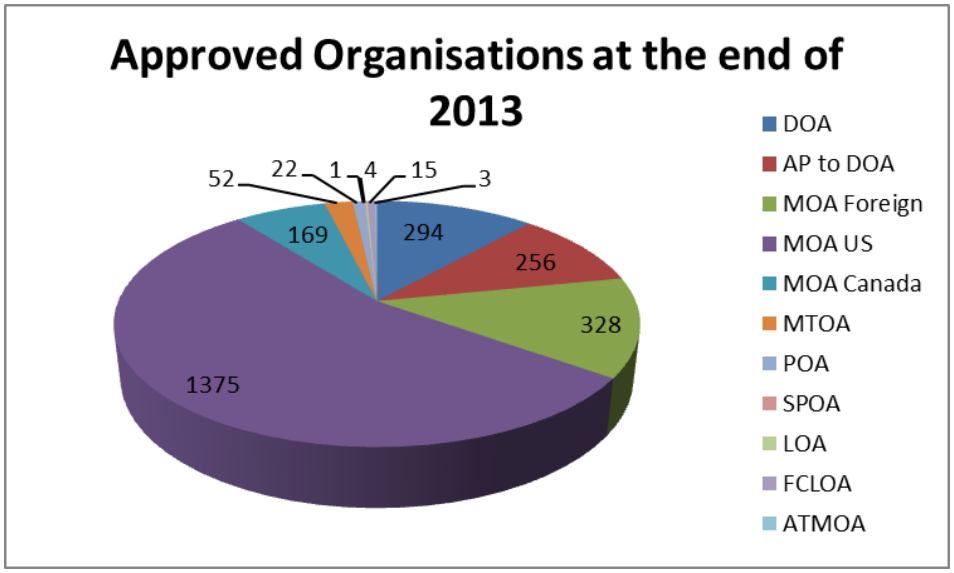


Figure 8: Organismes agréés à la fin de l'année 2013

Approved Organisations at the end of 2013	**Organismes agréés à la fin de l'année 2013**
DOA	DOA
AP to DOA	AP par rapport à DOA
MOA Foreign	MOA Étranger
MOA US	MOA États-Unis
MOA Canada	MOA Canada
MTOA	MTOA
POA	POA
SPOA	SPOA
LOA	LOA
FCLOA	FCLOA
ATMOA	ATMOA

Agréments d'organismes de conception

Au 31 décembre 2013, le nombre total de DOA délivrés atteignait 294, dont 227 gérés par l'Agence. 67 ont été traités au nom de l'AESA par les NAA. 80 organismes étaient en cours d'évaluation initiale pour le DOA et 39 pour les AP au DOA. L'internalisation des activités a atteint l'objectif prévu de 40 %. 5 organismes supplémentaires ont été placés sous la responsabilité de chefs d'équipe de l'AESA en 2013, dont 2 DOA et 3 AP au DOA. D'autres transferts peuvent avoir lieu si les NAA décident d'arrêter leurs activités ou si l'extension de la portée des DAO l'exige.

Agréments d'organismes de production

Fin 2013, 22 POA (agréments d'organisme de production) de l'AESA au total ont été délivrés à des organismes de production étrangers et 1 POA unique a été délivré à Airbus, et 4 lettres d'acceptation ont été envoyées à des fournisseurs de bases de données de navigation. En outre, l'AESA a continué à délivrer des certificats de navigabilité à l'exportation pour les aéronefs fabriqués par des organismes POA de l'AESA (SBAAI en Chine et Airbus en Chine et en Europe).

Agréments d'organismes de maintenance/de maintien de la navigabilité

Dans le domaine des agréments d'organisme de maintenance/de maintien de la navigabilité (MOA/CAMO), l'AESA mène des enquêtes et effectue la supervision, soit en sous-traitant ces tâches à des NAA agréés, soit en utilisant des auditeurs/experts internes. En 2013, l'AESA a délivré 328 agréments d'organisme de maintenance, 52 agréments d'organisme de formation à la maintenance, 4 CAMO, 1 375 agréments américains et 169 canadiens, et le nombre de nouvelles demandes est toujours constant dans le domaine des agréments d'organisme de maintenance et d'organisme de formation à la maintenance.

Agréments des organismes d'octroi de licences à l'équipage de conduite de vol

Au cours de l'année 2013, la section FCL OA a coordonné ses activités avec celles des principales NAA et a apporté son assistance pour résoudre les divers problèmes d'agrément liés à la réglementation FCL. Les processus de mise en œuvre des FCL OA ont été intégrés dans le travail quotidien, y compris les consignes de travail et les documents d'orientation. Le recrutement de chefs d'équipe FCL OA a été finalisé. En outre, les spécifications techniques et les estimations de la charge de travail à externaliser ont été finalisées. L'activité d'agrément d'organisme FCL de l'AESA est devenue pleinement opérationnelle, et lorsqu'un soutien est nécessaire, les entités qualifiées pour la supervision des organismes de formation des pilotes travaillent activement pour le compte de l'AESA.

Agréments de GTA/SNA

La section Agréments d'organisme de GTA/SNA s'est développée et a mis en œuvre des procédures et des consignes de travail concernant la supervision du gestionnaire du réseau d'Eurocontrol, au nom de la Commission européenne.

En parallèle, la section a pris la direction de la supervision du fournisseur du système EGNOS, l'ESSP. Cette activité a consisté à organiser des réunions de supervision avec les autorités française et belge, ainsi qu'à participer aux audits et à assumer la responsabilité de supervision. À partir du second semestre 2013, des mesures ont été prises pour préparer l'agrément des services centralisés au sein d'Eurocontrol.

Inspections dans les États membres

1.9 Objet et champ d'application

En vertu de l'article 24 du règlement de base, l'Agence est chargée de contrôler l'application, par les autorités nationales compétentes, dudit règlement et de ses règles de mise en œuvre dans tous les domaines où il est applicable. Il s'agit des domaines suivants:

- Navigabilité
- Exploitations aériennes
- Personnel navigant
- Inspections au sol (inspections SAFA)
- Gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne, y compris des contrôleurs du trafic aérien

Depuis le 3 février 2012, date à laquelle le règlement (UE) n° 90/2012 est entré en vigueur, les inspections de normalisation dans tous les domaines ci-dessus ont la même base juridique.

La portée géographique de la normalisation englobe 46 pays: 32 «États AESA» (c'est-à-dire les 28 États membres de l'Union européenne et 4 États dans lesquels la législation de l'Union dans le domaine de la sécurité aérienne s'applique, conformément aux termes d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus avec l'UE), et 14 États signataires d'accords de collaboration avec l'AESA («États WA»). Au cours de l'année 2013, 38 d'entre eux ont fait l'objet d'une inspection dans un ou plusieurs domaines techniques, dont 29 «États AESA» et 9 «États WA».

1.10 Principales réalisations en 2013

L'Agence a mis en œuvre avec succès son programme annuel d'inspection de normalisation 2013 et effectué au total 103 inspections dans les domaines de la navigabilité (AIR), des exploitations aériennes (OPS), de l'octroi de licences à l'équipage de conduite de vol (FCL), de la médecine aéronautique (MED), des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD), de la gestion du trafic aérien/ des services de navigation aérienne (GTA/SNA) et de l'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA), comme illustré dans le tableau ci-dessous.

Au cours de ces inspections, 802 non-conformités ont été constatées, lesquelles nécessitent un plan d'actions correctives à soumettre et à réaliser par les NAA inspectées. Environ 34 % de l'ensemble des constatations ont été classées comme présentant des lacunes importantes susceptibles de soulever des problèmes de sécurité si elles ne sont pas dûment corrigées.

Type d'inspection	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD	GTA/ SNA	SAFA	total
Normale	22	5	10	9	7[4]	12	13	78
Suivi	-	11	6	3	2	3	-	25
Total	**22**	**16**	**16**	**12**	**9**	**15**	**13**	**103**

Tableau 2: Synthèse des inspections de normalisation effectuées en 2013

1.10.1 Exploitations aériennes/personnel navigant (OPS, FCL, MED, FSTD)

Dans ces domaines, 2013 a été une année de transition. L'entrée en vigueur des modalités d'exécution (IR) européennes a requis un travail préparatoire considérable, non seulement de la part des autorités compétentes, mais également des différentes sections au sein de l'Agence. Cela comprenait la préparation de nouveaux outils de travail (questionnaires préalables aux visites, listes de vérification d'inspection) et l'organisation de formations internes afin de maintenir un niveau approprié de compétence des chefs d'équipe. Lors de la transition, il a également été nécessaire de

[4] Un État membre a été inspecté pour la première fois dans le domaine des FSTD.

mettre davantage l'accent sur les activités de normalisation proactive en vue d'aider les États membres à mettre en œuvre les nouveaux règlements. Les équipes d'inspection se sont en particulier concentrées sur la mise en œuvre des plans d'actions correctives pour les constatations qui ont été mises en évidence lors des inspections précédentes et qui demeurent pertinentes en vertu des nouvelles modalités d'exécution, et sur les progrès réalisés par les États membres en ce qui concerne les plans de mise en œuvre et les rapports de conversion. La même approche sera appliquée en 2014.

1.10.2 Gestion du trafic aérien/services de navigation aérienne

L'AESA a commencé à mener des inspections de normalisation dans ce domaine en 2012. En 2013, l'AESA a continué à mener des inspections complètes dans le but d'achever un cycle complet d'inspections dans tous les États membres à la fin de 2014, afin d'établir une «base» cohérente pour l'approche de surveillance continue fondée sur les risques. À la demande de la Commission, l'AESA a également effectué un premier tour de vérification des KPI (indicateurs de performance clés) de sécurité et évalué les rapports annuels de performance, comme l'exige le règlement (UE) n° 691/2010.

1.10.3 Navigabilité

Dans ce domaine, le processus de normalisation est bien établi et mûri, et le cadre réglementaire est relativement stable. Les résultats de l'inspection de normalisation reflètent ce niveau de maturité.

1.10.4 Suivi du processus SAFA

Dans le domaine des inspections au sol, 47 pays au total font partie du programme SAFA, et 13 d'entre eux ont été inspectés en 2013: 8 «États AESA» et 5 «États WA». La portée géographique de la normalisation SAFA est identique à la normalisation, mais elle inclut le Kosovo, Saint-Marin, le Liechtenstein, le Canada, le Maroc, Singapour et les Émirats arabes unis. Plusieurs inspections ont été alignées avec d'autres domaines, garantissant ainsi l'exécution des visites dans un délai restreint.

1.10.5 Aérodromes

Toutes les mesures organisationnelles et procédurales nécessaires sont en cours de planification et de développement, mais en raison d'un manque de ressources, nous n'avons pas été en mesure d'effectuer des recrutements ni d'engager des mesures proactives à ce jour.

1.10.6 Préparation pour mettre en œuvre une nouvelle méthode de normalisation

Le 29 juin 2013, une nouvelle méthode de normalisation a été publiée avec le règlement (UE) n° 628/2013 de la Commission. Elle est devenue applicable le 1er janvier 2014, en même temps que l'abrogation du règlement (CE) n° 736/2006. Le nouveau règlement introduit une approche de surveillance continue (CMA) fondée sur les risques et appliquée à la normalisation.

Cette nouvelle approche repose sur un meilleur échange d'informations entre les autorités compétentes et l'Agence. Elle aligne les méthodes de travail de l'AESA sur celles utilisées par l'OACI dans son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) et rationalise le processus d'inspection afin de tirer profit de l'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 736/2006.

La seconde moitié de l'année a été consacrée à la préparation de la mise en œuvre du règlement (UE) n° 628/2013. En particulier, un modèle qui a été développé pour soutenir le processus de planification des inspections a été validé, finalisé et déjà utilisé pour appuyer la planification des inspections pour 2014. Les outils informatiques existants ont dû être adaptés, les procédures internes et les consignes de travail ont dû être alignées sur le nouveau règlement, et une formation a dû être dispensée aux inspecteurs de normalisation déjà qualifiés.

1.10.7 Normalisation proactive

Dans un effort proactif visant à soutenir la normalisation, un total de 12 réunions de normalisation et d'ateliers sectoriels ont été organisés avec une large participation de représentants des autorités compétentes.

À la suite de la conférence annuelle de l'AESA sur la sécurité 2012 sur le thème de «la supervision de la sécurité – gestion de la sécurité dans un environnement réglementaire fondé sur les performances», un atelier sur la transition vers une supervision fondée sur les risques a eu lieu le 27 juin 2013. L'objectif était d'établir une vision commune sur la façon dont la supervision fondée sur les risques pouvait être mise en œuvre par les autorités compétentes, et sur la manière d'évaluer son efficacité dans le contexte des inspections de normalisation. L'atelier a permis de dégager un consensus sur un certain nombre d'aspects et de recenser les domaines dans lesquels il est nécessaire de faire davantage d'efforts.

Accréditation

L'accréditation est le processus de qualification et de surveillance continue des prestataires de services de certification (CSP) sous contrat avec l'AESA sur la base de la décision n° 01-2011 du conseil d'administration.

À la fin de 2013, tous les CSP qui avaient franchi les étapes du processus d'appel d'offres EASA.2011.RP.06 ont été audités conformément à un contrat-cadre de services signé, et la portée d'accréditation respective a été délivrée à 14 NAA (autorités aéronautiques nationales) et 8 QE (entités qualifiées). Au cours de ce processus, deux QE ont retiré leur demande.

Cela a conclu le cycle d'audits d'accréditation initiaux qui avait commencé en 2012.

Trois autorités aéronautiques nationales sont accréditées conformément aux accords de collaboration conclus avec l'Agence. Cependant, des tâches de certification n'ont été affectées qu'à l'une de ces NAA.

En 2013, la section d'accréditation a commencé à planifier des audits de surveillance d'accréditation fondés sur un processus d'évaluation des risques (REP) mis en œuvre récemment, afin de mieux optimiser les ressources de l'AESA et de garantir un niveau de risque perçu pour chaque CSP à toutes les directions de l'AESA qui externalisent certaines tâches.

Exploitants

1.11 Objet et champ d'application

Le département exploitants couvre les activités de l'Agence relatives à la coordination des programmes d'inspection au sol (SAFA/SACA) et à l'autorisation des exploitants de pays tiers (TCO).

L'activité d'inspection au sol réalisée par l'AESA est une fonction de coordination comprenant:

- la maintenance et la mise à jour de la base de données de comptes-rendus des inspections au sol;
- la fourniture d'analyses et de comptes-rendus des données collectées;
- la promotion de l'organisation et la mise en œuvre de cours de formation;
- la soumission de propositions pour les manuels et procédures;
- la promotion de la normalisation de l'activité SAFA.

De plus, dans le cadre du champ d'application de l'article 23 du règlement fondateur de l'AESA, l'Agence sera responsable de la délivrance d'autorisations à des exploitants de pays tiers (TCO) souhaitant voler dans l'espace aérien de l'AESA et atterrir dans un des pays de l'AESA.

En 2013, l'Agence a axé ses efforts sur la consolidation du programme SAFA, sur son élargissement, sur la préparation de la mise en œuvre de la sous-partie ARO.RAMP (notamment l'émission du NPA 2013-13 comprenant des AMC et GM sur le SAFA/SACA), sur la réalisation d'audits de normalisation SAFA au sein des NAA et sur la fourniture d'un soutien constant à la commission pour le comité de la sécurité aérienne (ASC) concernant la liste de sécurité de l'UE.

1.12 Principales réalisations en 2013

1.12.1 Programmes d'inspection au sol (SAFA/SACA)

Coordination du programme SAFA

L'analyse SAFA a été réalisée conformément au calendrier établi, et, sur la base des risques recensés, l'AESA s'est engagée avec un certain nombre d'États à résoudre les problèmes identifiés dans le cadre d'inspections au sol. Les résultats d'analyse, tout comme les résultats du processus rendant les inspections SAFA prioritaires, ont été présentés au cours des réunions du comité de la sécurité aérienne (liste de sécurité). De nombreuses analyses ad hoc ont également été réalisées sur demande de la Commission européenne, en vue d'appuyer les enquêtes en cours sur divers cas.

Selon les conditions stipulées dans la directive SAFA et le règlement modifié de l'AESA relatif à la normalisation, l'AESA a poursuivi le processus de normalisation SAFA, en adoptant une approche plus axée sur les performances lors de la planification des visites sur place. Un total de 13 inspections de normalisation ont été planifiées et menées à bien, tant dans des États membres de l'UE que dans des États tiers participant au programme SAFA, y compris des visites dans deux États candidats (Maroc et Monténégro).

La base de données SAFA a été mise à niveau principalement afin d'améliorer sa robustesse et d'accroître l'accès de l'industrie aux résultats analytiques.

La consultation de l'industrie est importante. Dans le cadre du dialogue avec l'industrie, l'AESA a organisé le 3e forum dédié aux autorités de réglementation et à l'industrie SAFA, organisé par l'IATA, qui a réuni des représentants des États participant au programme SAFA, de l'IATA, de l'AEA, de l'ELFAA, de l'IACA, de l'AACO, de l'AFRAA, de l'ERAA et des principaux fabricants d'avions pour débattre ouvertement des questions relatives au programme SAFA.

Le règlement (CE) n° 965/2012 introduit la sous-partie ARO.RAMP et abroge le cadre réglementaire SAFA en vigueur. Afin d'assurer une transition en douceur, il a été convenu que tous les États bénéficieront d'une exemption jusqu'au 28 octobre 2014. Des efforts considérables ont été consacrés à la rédaction d'AMC et de GM pour la nouvelle sous-partie ARO.RAMP, au transfert des documents d'orientation SAFA existants de l'AESA et à l'ajout de nouveaux documents relatifs aux inspections de SACA en complément de ces documents. Les nouveaux documents ont été publiés à des fins de consultation publique en juillet (comme le NPA 2013-13) et devraient être adoptés à la fin du premier semestre 2014.

Promotion internationale du programme SAFA de l'UE

La promotion du programme SAFA de l'UE auprès du public international s'est poursuivie, et ses principes et procédures sont utilisés dans différents États ou régions dans le monde entier. En 2013, trois nouveaux États, à savoir le Canada, Singapour et les Émirats arabes unis, ont conclu des accords de collaboration avec l'AESA, portant ainsi le nombre total d'États participants à 47.

1.12.2 Exploitants de pays tiers (TCO)

Au cours de la période considérée, la section TCO a contribué à finaliser le projet de règlement relatif aux TCO, en présentant un projet correspondant à la décision du conseil d'administration de l'AESA et en collaborant à l'activité de réglementation sur l'AMC et le GM pour la partie-TCO. Le plan de projet TCO a en outre été mis en œuvre, y compris notamment un modèle TCO fondé sur les risques et validé, des procédures de travail administratives et opérationnelles internes et un plan de communications TCO. En outre, l'Agence a coopéré étroitement avec les services d'information dans le développement et l'essai de l'application logicielle TCO. Les termes de référence, pour la mise en œuvre du protocole d'accord sur l'échange d'informations en matière de sécurité, ont été convenus entre l'AESA et l'IATA. Des spécifications pour les données de trafic devant être fournies à l'AESA ont été convenues avec la DG MOVE E3 et Eurocontrol.

La coordination de la liste de sécurité de l'UE avec les TCO a été approuvée et formalisée entre la section TCO et la DG MOVE E3 - Unité de la sécurité aérienne. La section TCO a continué à apporter un soutien régulier à la Commission européenne dans le cadre de la liste de sécurité de l'UE, ce qui comprenait la participation de l'AESA à plusieurs auditions préparatoires avec des autorités étrangères et des exploitants étrangers, ainsi qu'à des analyses de cas correspondantes. La section TCO a continué à coordonner le groupe de travail d'analyse des comptes-rendus USOAP de l'OACI, qui a communiqué un certain nombre de rapports nationaux au comité de la sécurité aérienne de l'UE. Les membres du personnel de la section TCO ont participé à quatre missions USOAP de l'OACI, à quatre inspections de normalisation, à deux missions d'assistance technique de l'AESA, à une visite dans le cadre de la liste de sécurité de l'UE et à deux réunions du comité de la sécurité aérienne de

l'UE. Le recrutement prévu d'agents et de chefs d'équipe TCO a encore été reporté en raison des mesures d'austérité mises en œuvre dans les institutions de l'Union européenne et du projet de réorganisation de l'Agence.

Coopération internationale

1.13 Objet et champ d'application

L'Agence conclut des accords de collaboration avec des NAA étrangères et participe aux négociations et à la mise en application d'accords bilatéraux de sécurité aérienne (BASA), et d'autres accords ayant trait à l'aviation, de manière ponctuelle. De plus, l'Agence renforce ses relations avec l'OACI, en étroite collaboration avec la Commission européenne et les États membres, et en coopération avec Eurocontrol.

En outre, l'Agence apporte son soutien aux pays partenaires, en améliorant leurs capacités en matière de réglementation.

1.14 Principales réalisations en 2013

Accords bilatéraux et accords de collaboration (BASA)

Une intense activité de coordination a été mise en œuvre en vertu des accords bilatéraux de sécurité aérienne (BASA) conclus entre l'UE et les États-Unis. En particulier, la première phase de l'élaboration d'une nouvelle annexe sur l'octroi des licences de pilote est en voie d'achèvement: le texte de l'annexe pour les licences de pilote privé, ainsi que le projet de procédure d'exécution pour l'octroi de licences, ont été transmis aux NAA afin que ces dernières formulent leurs commentaires. Les travaux sur l'annexe relative aux simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) se sont poursuivis, avec des activités visant à développer la confiance mutuelle et des exercices de comparaison des réglementations bien avancés.

L'accord UE-Brésil est entré en vigueur en août 2013. Une activité de coopération intense a été mise en œuvre entre l'AESA et l'ANAC-Brésil afin de faire progresser les négociations portant sur les procédures d'exécution des deux annexes – une tâche qui devrait s'achever en 2014.

Des lignes directrices pour la coopération en matière de réglementation, visant à mieux coopérer avec nos partenaires BASA dans le domaine de la réglementation, ont été signées avec Transport Canada et l'administration fédérale américaine de l'aviation (FAA).

En ce qui concerne les accords de collaboration SAFA (WA), veuillez consulter la section concernée sur SAFA. Plusieurs autres accords de collaboration ont été conclus en 2013, par exemple, avec les anciens États JAA, les Émirats arabes unis et la CAAC (Chine).

Coopération avec l'OACI

En 2013, les négociations d'un accord de collaboration entre l'AESA et l'OACI sur les activités de surveillance continue ont été finalisées, et l'accord a été signé. En outre, l'AESA a élaboré, en coordination avec la Commission européenne et les États membres de l'UE, des lignes directrices sur la consignation des différences dans l'outil EFOD développé par l'OACI. L'Agence a participé activement aux travaux préparatoires et de coordination de l'UE pour les sujets de sécurité de la 38e assemblée de l'OACI.

Assistance technique

En 2013, l'AESA a mis en œuvre ou fourni une assistance à neuf projets régionaux:

- le voisinage européen, comme les Balkans occidentaux, l'Europe de l'est et la Méditerranée, en soutenant la sécurité et l'interopérabilité (IPA, MASC, TRACECA);
- le monde en développement, comme l'Afrique, certaines régions d'Amérique latine et d'Asie du sud-est, en soutenant la sécurité et le développement national (AATIP, ATA-AC, SIASA, Zambie);
- les marchés émergents, comme la Chine et l'Inde, en soutenant la sécurité et les intérêts commerciaux et environnementaux de l'UE (UE Chine, SARI).

En outre, l'Agence a mis en œuvre quatre projets horizontaux, en faisant la promotion de réglementations de l'UE en matière de sécurité et en renforçant les capacités en matière de surveillance de la sécurité (forum de l'AESA sur la coopération internationale, soutien des organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), assistance dans le cadre de la liste de sécurité, et outil de supervision SOFIA).

Figure 9: Répartition géographique de l'assistance technique de l'AESA dans le cadre de la coopération internationale

EASA ICF RSOO support Safety List assistance SOFIA oversight tool	FCI de l'AESA / Soutien RSOO / assistance dans le cadre de la liste de sécurité / outil de supervision SOFIA
TRACECA	TRACECA
IPA	IPA
MASC	MASC
CHINA	CHINE
SARI	SARI

SIASA	**SIASA**
ATA-AC	**ATA-AC**
AATIP	**AATIP**
ZAMBIA	**ZAMBIE**

Activités de soutien

1.15 Objet et champ d'application

Les activités de soutien de l'AESA englobent la gestion générale et l'administration de l'Agence. Ceci inclut l'organisation globale (gestion, planification, coordination générale), la communication, l'assistance juridique, l'audit et la qualité. Ces activités de soutien couvrent également les finances, la gestion des ressources humaines, la passation de marchés, les services administratifs et les services d'information, ainsi que le soutien opérationnel (notamment formation, gestion des contrats NAA, etc.).

1.16 Principales réalisations en 2013

1.16.1 Services de gestion des demandes et des achats

Le nouveau règlement Honoraires et redevances comportant des tarifs reflétant les coûts pour les activités de certification a été approuvé par le conseil d'administration de l'AESA et le comité de l'AESA. Il devrait entrer en vigueur après l'examen parlementaire au cours du premier trimestre 2014.

De nouveaux contrats-cadres ont été mis en œuvre avec les autorités aéronautiques nationales et les entités qualifiées pour la fourniture de services de certification, et le retrait progressif des contrats-cadres de la précédente génération a été achevé.

La complexité administrative a été réduite par le regroupement des projets liés principalement à des changements mineurs.

En raison de la création du département des services d'achats, le département des demandes et des services d'achats a été rebaptisé «service des demandes et des services d'externalisation» à compter du 1er juillet 2013.

1.16.2 Services financiers

Des clôtures trimestrielles des comptes ont été réalisées en 2013, en plus de la clôture annuelle officielle de 2012 et de trois clôtures provisoires de 2013. Ces clôtures comprenaient une estimation du résultat économique de fin d'année et ont permis à l'Agence de surveiller les activités financées au titre des honoraires et redevances. À la suite de la première clôture trimestrielle et de l'estimation de fin d'année, un budget rectificatif a été adopté pour adapter le niveau de revenus des honoraires et redevances à la nouvelle estimation et pour ajuster les dépenses en conséquence. L'outil SAP© a été optimisé et utilisé pour ces clôtures trimestrielles et annuelles.

Les contrôleurs financiers ont tenu des réunions régulières avec les directeurs des directions opérationnelles afin de discuter de la performance rapportée ci-dessus.

L'Agence a publié en temps utile tous les documents de planification et les comptes-rendus, et ce en respectant les délais fixés dans les règlements pertinents, à savoir le programme de travail 2014, le budget 2014, le plan de développement 2014-2018 et les projets de tous les documents de planification pour 2015.

Les comptes annuels 2012 ont été approuvés par la Cour des comptes européenne sans qualification et le Parlement européen a donné décharge à l'Agence pour l'année 2011.

En outre, l'Agence a renforcé son système de contrôle interne en effectuant des contrôles ex post sur des transactions sélectionnées à la suite d'une analyse des risques.

La communication et la promotion des règles de gestion financière et de leur mise en œuvre correcte a encore été améliorée grâce à un site intranet mis à jour et à l'organisation de «Finance Days» avec les points focaux «achats et finances de l'Agence» afin de discuter de questions techniques financières et de les expliquer.

Le département a élaboré et publié le «protocole de comptabilité», un manuel spécifique décrivant en détail l'établissement comptable des coûts de l'Agence.

1.16.3 Services de technologie de l'information

En 2013, le département a été réorganisé avec succès en un modèle «demande - offre - exécution» avec une interface claire et transparente et une gouvernance orientée vers les partenaires d'affaires, et un mode de fonctionnement interne plus performant et optimisé, comprenant l'amélioration considérable des comptes-rendus relatifs à l'état des projets grâce à l'utilisation de l'outil de gestion de projet SAP.

Le département des services d'information a continué à soutenir les tâches essentielles de l'Agence en travaillant sur les applications suivantes:

- l'application relative aux exploitants des pays tiers (TCO) (stade 1) pour fournir l'outil d'aide à la décision nécessaire afin de permettre aux cadres supérieurs de l'Agence de gérer (accorder, limiter ou refuser) les autorisations TCO;
- le projet de portail des demandeurs, pour permettre aux demandeurs de présenter des demandes en ligne pour les tâches de certification confiées à l'Agence;
- la mise à jour de notre système SAP afin de faciliter la mise en œuvre des nouvelles activités et d'appliquer les honoraires et les redevances pertinents, dès que le nouveau règlement Honoraires et redevances entrera en vigueur en 2014;
- un soutien supplémentaire au programme de mise en œuvre étendue de l'Agence pour le système de gestion des documents et des registres;
- la mise à niveau de l'infrastructure technique et le renforcement des capacités de reprise après sinistre.

1.16.4 Services d'entreprise

Le contrat de location concernant le nouveau bâtiment du siège, Neue Direktion Köln, a été signé en juillet 2013, après l'approbation du conseil d'administration, du Conseil de l'UE et du Parlement européen. En parallèle, un marché global pour l'aménagement spécifique de l'AESA a été passé. Au cours du second semestre, des activités de planification approfondies se sont poursuivies en vue de préparer la construction, qui devrait débuter en mai 2014.

Une solution définitive au différend de longue date opposant l'Agence à son bailleur actuel a été négociée avec succès, entraînant la levée de l'obligation qui imposait à l'AESA de payer d'importants travaux liés au délabrement à la fin du bail en 2016.

Une première version du système de gestion de documents a été lancée en janvier 2014. Le système applique les politiques et procédures de l'Agence relatives à la gestion de documents. Un projet pilote sur la gestion de documents concernant les documents d'examen de la certification (CRI) est également entré en production au cours de l'année. Les travaux relatifs au déploiement du système

de gestion de documents dans l'Agence et à un deuxième projet pilote (répertoire de l'AESA sur l'interprétation de règles) se poursuivent.

1.16.5 Services d'achats

Le département des services d'achats a été créé le 1er juillet 2013. Il s'agit d'une nouvelle étape dans la centralisation en cours des achats, dans le but d'accroître la transparence des transactions d'approvisionnement au sein de l'Agence et de concentrer tous les travaux d'approvisionnement technique en un centre d'expertise. La centralisation des achats pour les procédures de faible valeur a été lancée début 2013. En décembre 2013, la transition était presque terminée.

Quelque 38 procédures (de valeur élevée) ont été gérées en 2013. Elles ont abouti à la conclusion de 44 contrats couvrant les besoins en approvisionnement des différentes directions de l'AESA (voir les détails à l'Annexe 7: Procédures d'achat amorcées et/ou finalisées en 2013). Outre l'activité relative aux achats de valeur élevée, près de 300 contrats ont été signés à la suite de procédures de faible valeur et 500 contrats/bons de commande ont été émis en vertu de contrats-cadres.

1.16.6 Services juridiques

Au cours de la période dont il est rendu compte, le département juridique a été déplacé de la direction responsable de la réglementation à la direction exécutive, tout en conservant sa structure interne. Il a fourni un appui solide en matière de réglementation et de normalisation, en particulier concernant la transition et la mise en œuvre initiale des règlements en matière de personnel navigant, OPS et GTA/SNA. Le département juridique a également participé à divers projets de l'Agence et à des activités clés telles que:

- la finalisation des travaux du groupe opérationnel de l'OACI délégué à la protection des informations de sécurité (SIP-TF);

- l'organisation d'une conférence abordant différents aspects juridiques liés aux systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) en coopération avec l'institut de droit aérien et spatial de l'université de Cologne;

- la garantie d'une réponse adéquate aux demandes des autorités judiciaires formulées sur la base d'enquêtes judiciaires menées dans un État membre à la suite d'un accident d'avion;

- la fourniture, à l'Agence, d'une défense au cours des audiences devant la chambre de recours de l'AESA et dans le cadre de procédures devant le Tribunal de la fonction publique de l'UE.

1.16.7 Communications

En 2013, l'Agence a organisé une conférence annuelle sur la sécurité couronnée de succès, tout en assurant la communication relative à plusieurs de ses activités, notamment la nouvelle réglementation sur les limitations de temps de vol et les nouveaux documents d'orientation sur l'utilisation d'appareils électroniques personnels à bord des avions.

Principaux événements de 2013

Événement	Date
Organisé/coorganisé par l'AESA	

3e atelier de certification	24 janvier
Atelier sur la météorologie spatiale: «Effets sur l'aviation - Trouver une réponse proportionnée en Europe»	20 mars
Réunion de coordination annuelle de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne avec CASIA	4 avril
RPAS/UAS - Un défi pour le droit aérien national, européen et international	23 mai
Conférence internationale sur la sécurité aérienne AESA / FAA 2013	12 - 14 juin
3e sommet sur la révision et la mise en œuvre du plan européen de sécurité aérienne (EASp)	18 juin
Séminaire sur l'aviation générale	1er - 2 octobre
Conférence annuelle sur la sécurité: Conditions de givrage: au sol et en vol	15 - 16 octobre
4e sommet sur la révision et la mise en œuvre du plan européen de sécurité aérienne (EASp)	7 novembre
21e partie de l'atelier de mise en œuvre de l'agrément d'organisme de conception (DOA) (représentants de l'industrie)	20 - 21 novembre
7e symposium sur les aéronefs à voilure tournante	4 - 5 décembre
Organisé au niveau de l'OACI / UE	
38e session de l'assemblée de l'OACI	28 septembre - 4 octobre

Tableau 3: Principaux événements de 2013

1.16.8 Ressources humaines: Développement professionnel et organisationnel / Administration du personnel

La gestion générale, le budget et la planification, la coordination de la qualité, le maintien des compétences et les procédures disciplinaires sont traités par quelques personnes entourant le directeur du département de développement professionnel et organisationnel et le directeur adjoint de ce département.

Recrutement

À la fin de l'année 2013, l'AESA employait 648 agents temporaires (AT), c'est-à-dire 34 de plus que l'année précédente. De plus, 85 agents contractuels (AC) et 16 experts nationaux détachés (END) ont été employés à l'AESA. En tout, l'AESA a signé 73 nouveaux contrats de travail, tandis que 19 membres du personnel ont quitté l'Agence, entraînant finalement l'adjonction nette de

54 membres du personnel. Vingt-quatre membres du personnel ont passé avec succès des procédures de sélection externes ou internes.

L'Agence a publié 34 offres d'emploi, ciblant 33 postes temporaires et 15 postes d'agents contractuels. Quarante-quatre procédures de sélection ont été finalisées, ce qui correspond à 38 postes temporaires et 24 postes d'agents contractuels. Approximativement 2 509 candidatures ont été reçues et plus de 300 entretiens ont eu lieu.

Nouveaux contrats conclus en 2013 (AT/AC/END)	73
Effectifs quittant l'Agence en 2013 (AT/AC/END)	19
Augmentation nette des effectifs en 2013 (AT/AC/END)	54
Avis de vacance publiés en 2013 (AT/AC/END)	34
Candidats internes retenus (AT)	24

Tableau 4: Synthèse du recrutement

De surcroît, 6 candidats AT ont accepté une offre d'emploi en 2013 et prendront leurs fonctions au cours des premiers mois de l'année 2014. Des informations détaillées sur les chiffres et la démographie du personnel de l'Agence en 2013 sont consultables à l'Annexe 9: Évolution et caractéristiques démographiques des effectifs.

Compte tenu des conditions du marché du travail et des ressources limitées en experts en aéronautique, il est important de susciter la candidature d'experts confirmés mais également de qualifier les jeunes diplômés en interne. En 2013, l'Agence a lancé deux appels pour des stages rémunérés commençant au printemps et en automne. Onze stagiaires ont été choisis pour effectuer un stage de six mois dans une fonction correspondant à leur formation universitaire. Les commentaires transmis à ce jour par les stagiaires et les conseillers/gestionnaires sur l'organisation et la valeur des stages sont très positifs.

L'AESA a été représentée en qualité d'employeur en 2013 lors des journées d'orientation du Paris Air Show. L'équipe de recrutement a représenté l'Agence lors de la foire commerciale et de l'événement «Nacht Der Technik» en collaboration avec le département responsable de la communication. Plusieurs activités visant à promouvoir l'image de marque de l'AESA en tant qu'employeur ont été lancées et sont actuellement en cours de développement, en collaboration avec le département responsable de la communication.

Afin d'améliorer le processus de recrutement et à la suite d'une procédure d'appel d'offres qui s'est achevée à la fin de l'année 2012, l'équipe de recrutement a préparé en 2013 la mise en place de

centres d'évaluation en vue de les inclure dans les procédures de sélection concernant les postes de direction. En 2013, un centre d'évaluation a été utilisé dans deux procédures de sélection pour des postes de direction - une interne et une externe. La mise en place de centres d'évaluation facilitera non seulement le recrutement de personnel hautement qualifié, mais permettra également à l'organisme de s'assurer que les compétences d'encadrement présentes en interne sont identifiées afin de favoriser les évolutions de carrière.

Gestion et développement

Une nouvelle procédure de reclassement a été appliquée en 2013 en vue de réviser les dispositions applicables aux agents temporaires et contractuels, et de mettre en place le comité conjoint sur les carrières (JCC) en tant qu'organisme responsable des décisions de reclassement. La nouvelle procédure établit un lien plus étroit entre la performance et le reclassement en introduisant des critères pour l'évaluation du mérite en plus des seuils de points. En 2013, un reclassement a été proposé à 113 membres du personnel (111 AT et 2 AC). Les AC ont été reclassés directement; 83 % des AT ont satisfait à l'exigence de maîtrise d'une troisième langue.

Deux projets importants ont été lancés en 2013, à savoir le développement d'un cadre de compétences de l'AESA et d'un modèle de familles d'emplois. Une analyse approfondie de l'organisation a été menée, y compris des entrevues avec les administrateurs et les gestionnaires, afin de produire un projet de catalogue répertoriant les compétences de base et de leadership qui sont très utiles pour l'AESA. Celles-ci feront l'objet de consultations, dans un questionnaire adressé à un grand nombre de membres du personnel et de gestionnaires. La liste définitive des compétences sera présentée en 2014. Le cadre soutiendra la gestion des compétences au sein de l'AESA à titre de pré-requis essentiel pour garantir le rôle prééminent et les bonnes conditions de travail de l'Agence. Les qualifications relatives aux processus de soutien ont été définies au sein de ce cadre de compétences. L'expertise en matière d'aviation, en tant que ressource majeure pour l'Agence, doit être gérée dans un processus dédié qui a commencé avec le développement d'une liste détaillée des disciplines de l'aviation et un sondage connexe. Les familles d'emplois contribueront à définir les compétences et à fournir des descriptions d'emploi en vue de mettre en place une structure d'emplois claire, ainsi que d'éventuels carrières et parcours professionnels. Tous ces éléments visent à garantir la stabilité à long terme et l'efficacité de l'Agence.

En novembre 2013, la politique de mobilité interne a été lancée. Elle vise à offrir au personnel des possibilités pour poursuivre son évolution professionnelle au sein de l'AESA. Ce faisant, elle soutiendra également la collaboration interfonctionnelle et garantira l'efficacité opérationnelle en utilisant au mieux les compétences et les qualifications des membres du personnel.

Un nouveau sondage sur la motivation du personnel a été mené au début de l'année 2013. Il visait à évaluer la situation par rapport à l'étude de l'année précédente. Le taux de réponse a atteint 65 %. Des observations similaires à celles des précédents sondages sur la motivation du personnel ont été formulées en termes de forces et faiblesses du climat de travail au sein de l'AESA tel qu'il est perçu par le personnel. Le rapport détaillé a été transmis à l'ensemble du personnel. Les résultats ont été utilisés pour développer des activités de formation en gestion et de renforcement d'équipe, ainsi que pour élaborer des politiques en matière de personnel, organiser des événements de communication internes et procéder à la réorganisation à grande échelle de l'Agence.

La conception de nouvelles valeurs de l'AESA - une initiative commune du personnel et des gestionnaires - a été mise à l'ordre du jour dans le cadre de l'atelier de développement organisationnel sur la culture et la communication qui s'est tenu au début de l'année 2013. L'atelier faisait partie du plan global visant à améliorer le climat de travail et à promouvoir la culture d'entreprise de l'AESA, en tenant compte des commentaires provenant du sondage sur la motivation du personnel. Les nouvelles valeurs ont été élaborées par un groupe de travail composé de bénévoles. Une large consultation du personnel a été menée. Les nouvelles valeurs définitives seront approuvées et annoncées en 2014.

Administration du personnel

Conflit d'intérêts et comité d'éthique:

À la suite du rapport d'audit mené par la Cour des comptes européenne (CCE) en 2011, l'Agence a adopté, en 2012, la politique intitulée «Code de conduite du personnel de l'AESA», qui inclut également les règles relatives à la «prévention et l'atténuation des conflits d'intérêts» et aux «cadeaux et invitations privées». L'adoption et la mise en œuvre de cette politique visent à garantir que les membres du personnel de l'AESA agissent de manière impartiale, indépendante et intègre dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions, suivant l'un des principes essentiels de gouvernance de toutes les institutions et agences de l'Union européenne. Les principales mesures prises par l'AESA pour mettre en œuvre cette politique en 2013 sont les suivantes:

- la collecte d'une déclaration d'intérêt annuelle de chaque gestionnaire,
- l'exigence pour le comité exécutif de l'AESA, y compris les directeurs, de remplir une déclaration d'intérêt annuelle. Les déclarations d'intérêt annuelles des directeurs ont été publiées sur le site web de l'AESA,
- la révision de la procédure de composition et des pouvoirs du comité d'éthique pour fournir des avis et une assistance au directeur exécutif dans l'évaluation de la déclaration d'intérêt remplie,
- la mise en place d'un registre relatif aux cadeaux et invitations privées applicable à tous les membres du personnel,
- la mise en place d'une formation obligatoire concernant le Code de conduite, avec un accent particulier sur ses annexes, destinée à tous les membres du personnel de l'AESA et organisée par E.6.2. À la fin 2013, 93,2 % du groupe cible total avaient été formés.

Une synthèse des mesures prises pour prévenir et gérer les conflits d'intérêts est présentée à l'Annexe 3: Actions de l'Agence pour prévenir et gérer les conflits d'intérêts.

Réforme du statut des fonctionnaires:

Le 1er janvier 2014, la réforme du statut des fonctionnaires et le régime applicable aux autres agents de l'Union européenne est entrée en vigueur. En conséquence, les conditions de travail applicables aux membres du personnel de l'AESA vont changer dans de nombreux domaines et de nouvelles modalités d'exécution doivent être adoptées. Afin d'assurer une transition en douceur des anciennes aux nouvelles conditions de travail, l'AESA participe au «groupe permanent des agences», qui examine et élabore conjointement avec la DG HR de la Commission européenne des modalités d'exécution applicables aux agences. L'AESA dispose de neuf mois à compter du 1er janvier 2014

pour notifier les (projets de) modalités d'exécution à la DG HR pour approbation avant que l'Agence puisse les adopter. À titre de première mesure et afin d'assurer la continuité, une décision provisoire a été adoptée en décembre 2013, laquelle dispose que les modalités d'exécution actuelle de l'AESA applicables aux membres du personnel continuent de s'appliquer jusqu'à ce que de nouvelles modalités d'exécution soient mises en place dans le délai indiqué.

1.16.9 Formation générale et technique

Formation générale

De manière générale, les KPI de formation sur la participation et la satisfaction ont été atteints en 2013. Comme en 2012, la formation en gestion et la promotion de l'esprit d'équipe sont restées des activités thématiques de premier plan. L'offre standard de cours visant à acquérir des compétences d'affaires a également été bien fréquentée. Une procédure d'appel d'offres à grande échelle pour des services de formation linguistique a été lancée en 2013 afin d'aider le personnel à satisfaire à l'exigence de maîtrise d'une troisième langue et de réaliser l'objectif de fonction multilingue visé par l'Union européenne.

Un changement d'intérêt en faveur d'une formation plus adaptée a été observé en 2013. Cette évolution constitue un développement normal dans une organisation mature comme l'AESA. Un tel changement dans la mise en œuvre de la formation a été soutenu et encouragé par l'équipe responsable de la formation générale, au moyen d'une analyse plus approfondie des besoins de formation effectuée avec les gestionnaires et équipes respectifs (par exemple, des cours interculturels pour les postes participant à l'élaboration de la réglementation et à la normalisation, écriture web pour l'équipe de communication, gestion des processus d'affaires pour les postes responsables de la qualité, gestion de la performance pour les notateurs). La coopération interfonctionnelle fructueuse entre la section de la gestion et du développement et d'autres départements et comités, tels que celui responsable des communications et de la qualité, atteint le personnel de manière plus directe et a une incidence sur l'évolution de l'organisation.

En avril 2013, une politique de formation de haut niveau a été lancée. Il s'agit d'une initiative visant à favoriser le développement professionnel et la gestion des connaissances au sein de l'Agence, en accordant un soutien financier et un congé spécial aux membres du personnel sélectionnés pour suivre des cours professionnels et des programmes universitaires. Les demandes sont évaluées par le comité conjoint sur les carrières en mettant l'accent sur les objectifs stratégiques de l'Agence. La première décision est prévue pour 2014. En 2013, les activités de formation générale ont été dispensées comme suit:

		TOTAL
Sessions de formation générale	254*	332
Cours et tests de formation linguistique	78	
Participants aux formations générales	1 876**	2 332
Participants aux formations linguistiques	456	

Tableau 5: Activités de formation générale en 2013

*24 sessions supplémentaires organisées en 2013 seront dispensées au cours des mois de janvier à mars 2014

**235 participants supplémentaires sont inscrits aux sessions mentionnées ci-dessus

Les statistiques fournies au sujet de la formation constituent une estimation préalable non définitive (à partir de février 2014) et peuvent différer légèrement du rapport RH annuel qui est publié plus tard dans l'année.

Formation technique

Afin de satisfaire la demande croissante de formations spécifiques, les actions suivantes ont été entreprises en 2013:

- la publication des catalogues de cours sur la passerelle d'apprentissage électronique (Electronic Learning Gateway – ELG) pour toutes les parties prenantes en utilisant un processus d'enregistrement unique;
- la mise en œuvre d'un système de paiement par carte de crédit pour ELG;
- la publication de cours uniques, concernant notamment ECCAIRS, les matériaux composites, l'organisation d'essais en vol et les systèmes de propulsion;
- le partage des bonnes pratiques au cours de réunions du groupe d'initiative de formation commune;
- la participation aux ateliers de normalisation, de réglementation et de coopération internationale;
- la maintenance, l'acquisition et le renouvellement de ressources documentaires techniques;
- une formation consacrée à la plateforme d'examen en ligne ELG destinée aux organismes et aux NAA;
- la mise en œuvre de l'environnement Smartboard pour la fourniture de formations.

Les principales réalisations en 2013 comprennent:

- l'augmentation du nombre de prestataires d'examen en ligne, qui passe à 59, y compris 33 NAA;
- l'augmentation du nombre d'examens en ligne, qui passe de 15 à 30;
- la mise en œuvre de la base d'essai pour la qualification des inspecteurs;
- l'acquisition de cours spécialisés pour les Falcon 7X, 900EX, Airbus A380 et les expertises en matière de réparation de composites;
- l'adoption de nouvelles technologies de formation pour accroître la qualité du développement;
- le développement et la fourniture d'un ensemble complet de cours concernant le règlement sur le personnel navigant;
- la présentation, au conseil d'administration, de l'ELG et du système de formation de l'AESA;
- l'achèvement du programme de qualification des inspecteurs;
- la fourniture d'une formation BR 216/08 de 10 jours à l'Australian Air Force à Melbourne.

En 2013, les activités de formation technique ont été dispensées comme suit:

Activité	Chiffres
Personnes formées	1 219
Formées par S.3	855 (70,2 %)
Formées par des externes	364 (29,8 %)
Cours dispensés	138
Cours S.3	75 %
Cours externes	25 %
Total de jours de formation	240

Tableau 6: Synthèse de l'activité de formation technique en 2013

Annexe 1: Déclaration d'assurance de l'ordonnateur

Je soussigné, Patrick Ky, directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, en ma qualité d'ordonnateur[5],

Déclare que les informations contenues dans le présent rapport sont fidèles et sincères[6].

Affirme avoir l'assurance raisonnable que les ressources allouées aux activités décrites dans ce rapport ont été utilisées aux fins prévues et conformément aux principes de bonne gestion financière, et que les procédures de contrôle mises en place apportent les garanties nécessaires quant à la légalité et la régularité des transactions sous-jacentes.

Je fonde cette assurance raisonnable sur mon propre jugement, ainsi que sur les informations en ma possession, telles que l'auto-évaluation des normes de gestion de l'AESA, l'analyse des exceptions, les contrôles ex post, l'évaluation des risques, les travaux de la structure d'audit interne, les observations du service d'audit interne et les enseignements tirés des rapports de la Cour des comptes pour les années précédant l'année de cette déclaration.

Confirme n'avoir eu connaissance d'aucun fait non signalé susceptible de nuire aux intérêts de l'Agence.

Patrick Ky,

Directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

[5] À partir de septembre 2013.
[6] Dans ce contexte, les termes «fidèles et sincères» signifient que les informations présentées fournissent un aperçu fiable, complet et exact de la situation de l'Agence.

Annexe 2: Évaluation des résultats des audits et suivi des recommandations d'audit

L'Agence est contrôlée par des auditeurs internes et externes indépendants, à savoir sa structure d'audit interne, le service d'audit interne de la Commission et la Cour des comptes européenne.

Structures d'audit interne (IAC)

En 2013, l'IAC a effectué neuf audits en conformité avec le programme annuel d'audit de l'Agence. En conséquence, l'IAC a estimé que le système de contrôle interne en place fournit une assurance raisonnable quant à la réalisation des objectifs opérationnels définis pour les processus audités, sauf pour les processus suivants: programme de gestion de l'information, facturation des honoraires et redevances, et gestion des installations. Cependant, la plupart des actions liées à ces audits ont été ou sont mises en œuvre comme prévu.

Toutes les recommandations d'audit sont enregistrées et centralisées. Le suivi continu et l'établissement de rapports relatifs à ces recommandations sont effectués. Le taux moyen d'exécution pour l'année 2013 est de 85 %.

Service d'audit interne de la Commission (IAS)

En 2013, l'IAS a publié le rapport final d'un examen limité sur la gestion de projets informatiques sans émettre d'avis d'audit et deux recommandations très importantes; il a en outre complété un audit sur les éléments garantissant l'assurance, qui fournit une assurance raisonnable, et deux recommandations très importantes. Les actions ont été ou sont mises en œuvre comme prévu et leur statut a été notifié à l'IAS en conséquence.

En ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations des années précédentes, l'IAS a confirmé que 22 des 23 recommandations très importantes des audits de 2006-2011 avaient été mises en œuvre et a noté que l'Agence avait déclaré la recommandation restante comme mise en œuvre, en attendant l'évaluation finale de l'IAS. Aucune évaluation n'a été fournie et aucun suivi d'audit n'a été réalisé en 2013.

Enfin, l'IAS a procédé à l'évaluation des risques de l'Agence pour établir le plan d'audit stratégique triennal de l'Agence pour la période 2014-2016.

Cour des comptes européenne (CCE)

La CCE a publié le rapport annuel sur les comptes 2012 de l'AESA sur son site web, en confirmant la légalité et la régularité des opérations et en formulant quatre recommandations.

En ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations de l'année précédente 2011, la CCE a confirmé, dans son rapport annuel 2012, la mise en œuvre de quatre recommandations sur six.

Les actions liées aux recommandations des rapports annuels sur les comptes 2011 et 2012 ont été ou sont mises en œuvre comme prévu dans la réponse de l'AESA, qui figure dans le rapport annuel concerné de la CCE.

Annexe 3: Actions de l'Agence pour prévenir et gérer les conflits d'intérêts

En 2012, l'Agence a adopté la politique intitulée «Code de conduite du personnel de l'AESA», qui inclut également les règles relatives à la «prévention et l'atténuation des conflits d'intérêts» et aux «cadeaux et invitations privées». L'adoption et la mise en œuvre de cette politique visent à garantir que les membres du personnel de l'AESA agissent de manière impartiale, indépendante et intègre dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions, suivant l'un des principes essentiels de gouvernance de toutes les institutions et agences de l'Union européenne.

Pour 2013, le résultat de l'application de la politique et de la procédure adoptées peut se résumer comme suit:

1. Cas de conflits d'intérêts contrôlés: l'AESA a examiné et contrôlé 213 déclarations d'intérêt à la lumière de la politique établie.

2. Cas de porte tambour (revolving door) recensés: deux cas ont été recensés en 2013.

3. Mesures prises dans chaque catégorie de cas: aucun cas de conflit d'intérêts n'a été constaté dans les 213 déclarations examinées. Dans les deux cas de porte tambour, l'AESA a autorisé les activités notifiées sous certaines conditions. Les conditions étaient de ne pas contacter ni faire pression sur les membres du personnel de l'AESA et de s'abstenir de négocier directement des contrats avec l'AESA au cours d'une période de réflexion de 12 à 24 mois; il a été rappelé aux personnes concernées leur obligation continue de confidentialité et les membres du personnel de l'AESA concernés ont été informés de ces cas et des conditions fixées.

4. Des procédures relatives aux abus de confiance ont été lancées et leurs résultats sont les suivants: aucun cas n'a été recensé en 2013.

5. Sanctions appliquées: S/O (veuillez consulter le point 4 ci-dessus).

Annexe 4: Indicateurs de performance clés

STRATÉGIE DE SÉCURITÉ

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Améliorer la disponibilité dans les délais appropriés et renforcer le contenu du rapport annuel sur la sécurité	La date de publication est avancée, les indicateurs sont renforcés, l'étendue et les détails sont améliorés	Réalisé, ajout d'un nouveau chapitre sur la GTA	Réalisé, ajout d'un nouveau chapitre sur les aérodromes	Contenu terminé et approuvé pour le 22 avril	Terminé dans les délais. L'ASR 2012 est disponible en version papier et sur le site internet de l'AESA.
Établir et maintenir un système de compte-rendu d'événements interne	Communication efficace des informations de sécurité aux parties/décideurs intéressés par l'intermédiaire de rapports et de bulletins spécifiques.	Réalisé	Fonctionnement total dès février 2012	L'IORS fonctionne avec les 20 premiers organismes initiateurs de comptes rendus	L'IORS fonctionne avec les 20 premiers organismes initiateurs de comptes rendus. Le groupe de travail interne permanent sur l'air de cabine contaminé est soutenu par la mise à disposition de toutes les données associées. En outre, l'IORS fournit des informations disponibles sur des événements comparables lors de manifestations de premier plan, à la demande de la direction E2
Améliorer la réaction de l'Agence aux recommandations officielles en matière de sécurité	Pourcentage de recommandations de sécurité ayant reçu une réponse dans les 90 jours suivant leur réception	91 %	100 %	97 % de réponses formelles transmises	94 %[7]
Réactions coordonnées, mesurées et rapides aux principales catastrophes de l'aviation civile	Suivi détaillé et soutien actif aux enquêtes afin de déterminer le meilleur plan d'actions correctives	10	Suivi de 6 accidents mortels majeurs	Suivi de 10 accidents de l'aviation civile	Suivi de 48 accidents de l'aviation civile sur 97

[7] En raison du délai de réponse de 90 jours, le résultat final pour 2013 sera disponible fin mars 2014.

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Améliorer la planification et le taux d'exécution des actions prévues	EASp. Suivi de la mise en œuvre du plan d'actions indiquant que les actions sont effectuées dans le courant de l'année d'échéance	46 %	En bonne voie. Audit des performances dans le cadre du système de gestion intégré de l'Agence	3e EASp entré en vigueur. 20 %[8] des actions terminées à la fin de l'année	69 % terminées au 31 décembre

RÉGLEMENTATION

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Accroître la communication et la coopération avec les parties prenantes.	- Pourcentage de retours d'information positifs provenant des parties prenantes et concernant les événements de réglementation - Pourcentage du nombre de correspondances provenant de l'industrie, des États membres et de la Commission fournies à temps	Sans objet 87 %	61 % 96 %	65 % 60 %	80 % 92 %

[8] L'objectif 2013 rapporté dans le programme de travail 2013 (76 %) a été revu. Le taux d'achèvement doit faire l'objet d'un suivi pendant quelques années avant qu'une base solide et réaliste puisse être développée.

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Adopter une approche proactive vis-à-vis de l'OACI, des États membres, des institutions de l'UE afin de jouer un rôle majeur dans la préparation des règles et la définition des objectifs de sécurité	- Pourcentage du nombre de dérogations ayant fait l'objet d'une réponse dans les délais	86 %	60 %	60 %	53 % Quelques retards ont été enregistrés en raison de l'augmentation du nombre de dérogations (22 %). En outre, avec l'extension du mandat de l'Agence à l'octroi de licences à l'équipage de conduite de vol, aux exploitations aériennes et à la GTA / aux SNA, tous les domaines techniques sont désormais soumis aux dispositions relatives à la flexibilité.
	- Temps (équivalents temps plein) passé à soutenir l'OACI, les États membres et les institutions de l'UE[9]	Sans objet	14,3 ETP	10 ETP	16,8 ETP L'Agence a considérablement accru les efforts visant à soutenir les parties prenantes et les NAA dans la mise en œuvre du cadre réglementaire, en particulier lorsqu'il s'agit de nouvelles règles et de nouveaux concepts.
Mise en œuvre du programme de travail de réglementation adopté (Année N – N+3)	Pourcentage de mise en œuvre du programme de travail de réglementation (en considérant uniquement la tâche R engagée pour le courant de l'année N du programme de travail de réglementation adopté)	91 %	113 %	80 %	88 %

[9] Les objectifs fixés pour 2012 et 2013 sont définis en ETP et non en pourcentages. La définition du KPI a été revue en conséquence.

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Amélioration/simplification des processus de réglementation	- Pourcentage de retours d'information positifs provenant des parties prenantes concernant les événements de réglementation.	Sans objet	61 % Non-NAA 74 % Non-NAA	75 %	Sans objet[10]
	- Pourcentage d'initiatives menées à bien selon l'enquête réalisée récemment auprès des parties prenantes	Sans objet	100 %	60 %	Sans objet[11]

[10] L'enquête menée auprès des parties prenantes pour 2013 sera effectuée en 2014.
[11] Voir ci-dessus.

SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES PRODUITS

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Assurer un niveau minimal de supervision continue pour le maintien de la navigabilité	Nombre d'heures de travail technique par an en pourcentage d'heures planifiées	88 %	85 %	92 %	78 %. Les ressources disponibles (internes et externes) ne sont pas encore suffisantes pour engager la participation prévue dans le domaine de la supervision continue de navigabilité
Assurer la bonne exécution de toutes les tâches de certification des normes de vol	Nombre d'heures de travail technique par projet en pourcentage d'heures planifiées	114 %	Sans objet	92 %	Sans objet[12]
Internaliser les tâches liées au projet de certification et au CAW conformément à la politique d'internalisation (moyenne)	Heures assurées en interne en pourcentage du total.	76 %	76 %	75 %	81 %. Le renforcement du contrôle de la sous-traitance au sein de la direction a conduit à une meilleure utilisation des ressources internes. Ceci est également conforme à la stratégie d'externalisation actuelle
Internaliser les tâches de certification des normes de vol conformément à la politique d'internalisation	Heures assurées en interne en pourcentage du total.	Sans objet[13]	Sans objet	26 %	Sans objet[14]
Améliorer les performances du personnel technique	Partage des heures de travail (travail sur projet) sous forme de pourcentage du total d'heures 1. Certification des produits 2. Services associés aux normes de vol	82 %[15]	84 %	78 %	84 %

[12] En raison de l'évolution de la méthodologie de travail, les normes de vol et la certification des produits ont été incorporées à la suite de la réorganisation de 2011. Par conséquent, depuis 2012, ce KPI n'est plus mesuré et ne sera pas utilisé dans les futurs documents.

[13] En raison de la période de transition/provisoire applicable à certaines tâches de certification des normes de vol (notamment les OEB et les FSTD), l'accès aux données des NAA est limité.

[14] En raison de l'évolution de la méthodologie de travail, les normes de vol et la certification des produits ont été incorporées à la suite de la réorganisation de 2011. Par conséquent, depuis 2012, ce KPI n'est plus mesuré et ne sera pas utilisé dans les futurs documents.

[15] Ensemble des KPI en 2011.

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Satisfaction de l'industrie	Pourcentage de retours d'information positifs reçus via les questionnaires aux parties prenantes	71 %	77 %	76 %	Sans objet[16]

AGRÉMENTS D'ORGANISME

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Établir des moyens de contrôle de la performance de surveillance des NAA de manière à garantir l'application commune de la surveillance des organismes, que cette surveillance soit réalisée par l'AESA ou par la NAA en son nom	Nombre de visites de NAA accompagnées de chefs d'équipe de l'AESA ou de membres de la direction de l'AESA	5 %	Une planification mensuelle de janvier à décembre 2012 a été exécutée à 100 %. L'objectif de 5 % a été atteint.	5 %	Prorata trimestriel de 5 % atteint
Appliquer les nouvelles compétences en temps utile en tenant compte des changements de dates de mise en œuvre	Disponibilité du plan de mise en œuvre	La mise en œuvre a été exécutée dans la mesure où la rédaction des procédures et des formulaires a été finalisée	Les nouvelles compétences ont été mises en œuvre avec succès.	Nouvelles compétences appliquées et regroupées	Nouvelles compétences appliquées. Retour d'information à la direction responsable de la réglementation en ce qui concerne les enseignements tirés (modifications des règles) finalisé
Préparation des procédures adéquates pour la sous-traitance des NAA compte tenu des nouvelles compétences	Progression de la préparation et de la mise en œuvre des procédures de sous-traitance	L'assistance à la procédure d'appel d'offres est en cours, l'assistance à l'accréditation est planifiée (nouvelles compétences)	Les procédures de sous-traitance ont été établies, les tâches ont déjà été externalisées auprès d'entités qualifiées et de NAA	Procédures de sous-traitance appliquées, y compris pour les QE	Procédures de sous-traitance appliquées. Boucle de rétroaction aux NAA/QE établie

[16] L'enquête menée auprès des parties prenantes pour 2013 sera effectuée en 2014.

Développer un système de surveillance basé sur les risques avec des phases de test et de mise en œuvre définies	Mise en œuvre des phases de la surveillance basée sur les risques par rapport au plan de mise en œuvre	Concept élargi à toutes les compétences associées aux agréments d'organismes, coordination avec S.1 et S.4 en cours	Les procédures adaptées aux CAO, POA et DOA ont été ajustées.	Mise en œuvre de la supervision basée sur les risques	La mise en œuvre est en cours et dépendra du niveau de mise en œuvre du SGS requis par les règlements concernés (DOA, MOA, POA)

INSPECTION DANS LES ÉTATS MEMBRES

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Effectuer le nombre de visites prévu dans le programme annuel d'inspection de normalisation approuvé	Pourcentage de visites effectuées par rapport au nombre prévu	100 % réalisées dans tous les domaines (sans compter un nombre considérable de visites ad-hoc et de suivi supplémentaires)	100 % réalisées dans tous les domaines (sans compter un nombre considérable de visites ad-hoc et de suivi supplémentaires)	100 % des visites prévues, y compris un certain nombre de visites ad-hoc et de suivi	95 % (89 sur 94 prévues)
Améliorer l'approche de normalisation proactive	Élargir le champ d'application et veiller à la tenue des réunions de normalisation	Objectif réalisé (réunions de normalisation tenues dans tous les domaines)	Objectif réalisé (réunions de normalisation tenues dans tous les domaines)	Maintenir la tenue de réunions de normalisation dans tous les domaines (en veillant à ce que le champ d'application le plus adapté aux NAA soit abordé)	1 réunion de normalisation AIR 1 réunion de normalisation ACW 3 réunions de normalisation OPS 2 réunions de normalisation SNA 1 atelier de normalisation AIR 1 atelier de normalisation MED 1 atelier de normalisation FSTD

Évaluer l'impact de la mise en œuvre du règlement de base et de ses modalités d'exécution (article 24.3) (3e pilier stratégique)	Analyse annuelle exécutée conformément au champ d'application (dans le cadre du rapport de normalisation annuel)	100 %	100 %	Vérifier que chaque section a effectué une analyse annuelle dans le cadre du rapport de normalisation annuel concernant tous les domaines applicables (réf. BR et ses IR)	La collecte de données est en cours, le résumé sera fourni dans le rapport de normalisation annuel 2013 qui est toujours publié l'année suivante. Toutes les sections ont effectué une analyse annuelle pour 2012 dans le cadre du rapport de normalisation annuel qui a été publié en 2013

EXPLOITANTS

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Participer à des séminaires, des conférences, des tournées de promotion	Nombre d'initiatives en dehors des événements habituels	7	3	Au moins 3	3
Présenter le système SAFA de la Commission européenne dans le cadre de conférences internationales pertinentes ainsi qu'à la demande d'États individuels afin d'aligner leurs méthodes d'inspection au sol avec celles d'autres autorités aéronautiques majeures	Nombre de présentations externes et échanges avec les autorités des pays tiers	5	6	5	6
Effectuer le nombre d'inspections de normalisation prévu	Pourcentage de visites effectuées par rapport au nombre prévu	100 %	Sans objet	100 % des visites prévues	87 % des visites prévues (deux visites annulées, une à la demande de l'Azerbaïdjan et une car l'ARYM n'a pas signé le WA)
Qualification des inspecteurs SAFA	Achèvement de la formation auprès d'un organisme de formation agréé par l'AESA	Réalisé	Sans objet	Sans objet	Cet objectif a été considéré comme obsolète.
Développer la procédure d'évaluation des organismes de formation SAFA	Procédure mise en place dans l'outil de BPM de l'Agence	Sans objet	Sans objet	Procédure appliquée	Projets de procédures disponibles. Finalisation soumise à une décision sur le recouvrement des coûts
Développement et mise à jour de la base de données SAFA	Facilité d'utilisation et qualité du résultat	Nouvelle base de données déployée	Principale mise à niveau déployée en octobre 2012	Amorcer et exécuter les demandes de modification reposant sur les observations des utilisateurs	Mise à niveau mineure déployée. Bien reçue par l'industrie

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Créer les processus et procédures nécessaires, y compris une base de données complète pour la collecte, l'analyse et la gestion des habilitations, ainsi que les modifications nécessaires mises en œuvre dans l'outil ERP de l'Agence	Procédures et processus, exigences d'exploitation de la base de données, formulaires de candidature et plan de financement	Projet de procédure élaboré dans l'outil de BPM; Document d'analyse d'exploitation établi pour l'application logicielle TCO; réunions régulières organisées en présence de la direction F concernant l'intégration de la procédure d'administration des TCO dans SAP	Projet de procédure élaboré dans ARIS; Document d'analyse d'exploitation établi pour l'application logicielle TCO; réunions régulières organisées en présence de la direction F concernant l'intégration de la procédure d'administration des TCO dans SAP	Procédures initiales appliquées, révisées et ajustées selon les besoins	Projets de procédures et de processus prêts à être révisés et ajustés dans ARIS, après la publication des modalités d'exécution (IR)
Application réussie de la modalité d'exécution relative aux habilitations des TCO	Application aisée de la modalité d'exécution	Activités de communication exécutées; modèle de confiance développé et testé	Report de la procédure de réglementation pour la partie-TCO envisagée (avis publié en décembre 2012)	50 % des cas de transition évalués	Au 4e trimestre 2013, la modalité d'exécution TCO a été transmise au Parlement. L'Agence est prête pour la mise en œuvre de l'IR et l'évaluation des cas de transition, après la publication de l'IR (prévue au 1er trimestre 2014)
Soutenir la Commission dans le contexte du règlement CE n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005	Soutenir la Commission conformément aux demandes	13 (réunions de l'ASC; conférences préparatoires)	2 missions pour CION (Liste de sécurité de l'UE); 14 auditions/ réunions de l'ASC à Bruxelles; 7 missions avec l'USOAP de l'OACI	Réunions de l'ASC prévues	Deux réunions de l'ASC ont eu lieu comme prévu. Des réunions préparatoires ont eu lieu comme demandé. 3 missions: 19 auditions

COOPÉRATION INTERNATIONALE

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Promouvoir le système de l'AESA via des accords bilatéraux (BASA), des accords de collaboration (WA) et des représentants locaux	- Pourcentage de négociations entreprises activement dans le délai initialement convenu - Pourcentage du nombre de réunions de coordination, dans le cadre du suivi des accords	Sans objet 100 %	98 % 98 %	98 % 90 % des réunions de coordination organisées	97 % 96 %
Soutenir la Commission dans la coordination des lettres d'État (SL) de l'OACI conformément à la procédure de la Commission	Pourcentage de recommandations concernant les lettres d'État (SL) fournies à temps	100 %	97 %	90 %	100 %
Développer et mettre en œuvre des activités de coopération technique telles que des sessions de formation et des ateliers techniques au profit des autorités des partenaires internationaux	Nombre d'activités techniques organisées pour diffuser et expliquer les règlements de l'UE	20 événements	27 événements	15 événements	53 événements
Soutenir la CE dans la définition, la mise en œuvre et l'évaluation des programmes de coopération de l'UE dans le domaine de l'aviation civile	Nombre de projets avec implication directe de l'AESA (participation aux réunions du comité de pilotage des projets, contribution aux activités techniques, etc.)	19 projets	13 projets	8 projets	9 projets

ACTIVITÉS DE SOUTIEN

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Traiter les demandes en temps utile en vue d'assurer la qualité et l'amélioration continue du service à l'industrie	Pourcentage des demandes allouées dans les 5 jours ouvrables suivant leur réception	73 %	80 %	80 %	84 %
Traiter les documents de clôture en temps utile en vue d'assurer la qualité et l'amélioration continue du service à l'industrie	Pourcentage des certificats délivrés dans les 2 jours ouvrables suivant la réception du visa technique	90 %	88 %	90 %	92 %
Respecter les termes des contrats-cadres avec les NAA	Pourcentage de factures traitées (paiement ordonné) dans les 45 jours civils suivant l'enregistrement de la facture	99 %	100 %	98 %	100 %
Proposer un service d'achat approprié au secteur d'activité	Pourcentage de planification annuelle des achats à valeur élevée (plus de 60 000) (révisée en septembre) réalisée à la fin de l'année (nombre de procédures, nombre de contrats signés, volume budgétaire)	96 %	95 %	95 %	100 %
Maintenir un taux élevé d'exécution du budget	Pourcentage d'engagements respectés par rapport aux prévisions compte tenu du budget annuel global	98 %	97 %	98 %	98 %

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Améliorer l'efficacité du processus de recouvrement des créances	Nombre moyen de jours avant l'encaissement des ordres de recouvrement	98	74,2	75[17]	59,3
Produire des rapports de gestion adéquats à l'attention du CA	Tableau de résultats fourni pour chaque réunion du CA	4	4	4	4
Établir un système commun de gestion des dossiers pour l'ensemble de l'AESA qui respecte les exigences de conformité et de la norme ISO 9001.	Déploiement réussi du système de gestion des dossiers dans tous les services	Évaluation commerciale effectuée	Rédaction des exigences fonctionnelles et techniques et élaboration des fonctionnalités de gestion des données génériques. Projet pilote C-Dir développé et prêt à être testé. Conception du projet pilote R-Dir amorcée.	Évaluation du projet pilote et lancement de la phase 2	Projet pilote (documents d'examen de la certification) mis en œuvre, évalué et clôturé. Projets déployés pour la phase 2 soumis à la décision de COMINFO
Certification ISO 9001	Évaluation par un organe externe	Certificat maintenu	Certificat maintenu	Certificat renouvelé	Recertification ISO réussie en 2013
Réaliser un exercice annuel d'analyse des risques	Registre des risques à jour	100 % à jour	100 % à jour Registre des risques 2012 finalisé et à jour	100 % à jour	Registre des risques 2013 publié en mai 2013
Mise en œuvre du tableau des effectifs	Pourcentage de postes d'agents temporaires autorisés qui sont pourvus en fin d'année[18]	99,8 %	97 %	98 %	94 %[19]

[17] L'objectif 2013 rapporté dans le programme de travail 2013 (95 jours) a été révisé en raison d'une modification de la méthode de calcul.
[18] La définition du KPI a été corrigée. Le programme de travail 2013 indique «*Pourcentage de postes d'agents temporaires autorisés qui sont pourvus fin 2010*».
[19] Le nombre de recrutements a été revu à la baisse par rapport au budget modifié de 2013 et en vue de la réduction du tableau des effectifs en 2014.

Objectif	KPI	Résultats 2011	Résultats 2012	Objectif 2013	Résultats 2013
Veiller au développement, à la mise en œuvre et à l'exécution des activités de formation technique des parties prenantes spécifiées par la stratégie de l'Agence	Cours développés par rapport au nombre prévu	122 %	Sans objet	75 %	100 % au 1er trimestre 110 % au 2e trimestre 14 sur 0 prévue au 3e trimestre 6 sur 0 prévue au 4e trimestre
	Cours dispensés par rapport au nombre prévu	72 %	Sans objet	75 %	87 %

Annexe 5: Renonciation aux recouvrements

Conformément à l'article 62 – Renonciation au recouvrement d'une créance constatée, dans les modalités d'exécution actuelles de l'AESA, les renonciations à un montant supérieur ou égal à 100 000 euros doivent être déclarées. Le tableau ci-dessous présente un cas qui a eu lieu en 2013:

Client	SKY AIRCRAFT
Renonciation	462 881,80 EUR
Motif	Faillite du client

Annexe 6: Résultats financiers de l'Agence en 2013 (exécution du budget de l'AESA)[20]

6.1. Compte de résultat budgétaire intermédiaire pour 2013 *(tous les montants sont exprimés en milliers d'euros).*

Les comptes de budget donnent un aperçu détaillé de la mise en œuvre du budget. Ils sont fondés sur le principe de comptabilité de trésorerie modifiée.

	2013	**2012**
RECETTE		
Subvention de la Commission (pour le budget opérationnel - Titres 1, 2 et 3 - de l'Agence)	35 830	35 728
Fonds de la Commission au titre de Phare	4 689	2 924
Autres contributions et financements reçus par l'intermédiaire de la Commission	1 407	1 514
Recette d'honoraires	81 942	74 241
Autres recettes	1 003	727
TOTAL RECETTES (a)	**124 870**	**115 132**
DÉPENSE		
Titre I: personnel	69 438	64 276
Titre II: dépenses administratives	15 934	13 563
Titre III: dépenses d'exploitation, hors recettes affectées à partir des honoraires et des redevances	53 894	56 812
Recettes affectées reportées à partir des H&R	27 757	24 197
TOTAL DÉPENSES (b)	**167 024**	**158 848**
RÉSULTAT DE L'EXERCICE (a-b)	**(42 154)**	**(43 716)**
Annulation de crédits de paiement inutilisés reportés de l'exercice précédent	555	1 612
Ajustement pour le report de l'année précédente des crédits disponibles au 31.12 provenant de recettes affectées	42 402	42 177
Différences de taux de change pour l'exercice (gain +/perte -)	(5)	(12)
SOLDE DÉCOULANT DU RÉSULTAT DE L'EXERCICE	**798**	**62**
Solde exercice N-1	**62**	**1 361**
Solde positif de l'exercice N-1 remboursé au cours de l'exercice N à la Commission	**(62)**	**(1 361)**
Résultat utilisé pour déterminer les montants dans la comptabilité générale	**798**	**62**

[20] La remise du rapport final de la Cour des comptes européenne concernant les comptes de l'AESA 2013 est prévue pour le mois de juin 2014.

Subvention de la Commission - l'Agence enregistre une recette à recevoir et la Commission, une charge à payer	**35 032**	**35 666**
Le préfinancement reste ouvert en vue de son remboursement par l'Agence à la Commission dans l'exercice N+1	**798**	**62**
Non compris dans le résultat du budget:		
Intérêts générés au 31/12/N sur les fonds de subvention de la Commission et à rembourser à la Commission (dette)	**80**	**55**

6.2 Exécution du budget préliminaire 2013 *(tous les montants sont exprimés en milliers d'euros).*

	2013		**2012**	
	Paiements	**Engage-ments**	**Paiements**	**Engage-ments**
TITRE I - Dépenses liées au personnel				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	70 719	70 719	66 743	66 743
Engagé		69 437		64 265
Payé	68 774		63 520	
Reports automatiques	665		756	
Total dépenses/engagement (2)	**69 438**	**69 437**	**64 276**	**64 265**
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)		1		11
Annulé	1 280	1 280	2 467	2 467
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	98,19 %	98,19 %	96,30 %	96,30 %
TITRE II - Dépenses administratives				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	16 280	16 280	14 193	14 193
Engagé		15 918		13 559
Payé	12 740		10 198	
Reports automatiques	3 194		3 365	
Reports non automatiques				
Total dépenses/engagement (2)	**15 934**	**15 918**	**13 563**	**13 559**
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)		17		4
Annulé	346	346	630	630
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	97,88 %	97,88 %	95,56 %	95,56 %

	2013		2012	
	Paiements	**Engage-ments**	**Paiements**	**Engage-ments**
Titre III - Dépenses d'exploitation				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	82 318	82 318	82 726	82 726
Engagé		49 865		54 456
Payé	33 282		32 399	
Reports automatiques	48 368		48 610	
Reports non automatiques				
Total dépenses/engagements (2)	**81 651**	**49 865**	**81 009**	**54 456**
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)		31 786		26 553
Annulé	667	667	1 716	1 716
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	99,19 %	99,19 %	97,93 %	97,93 %
TOTAL				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	169 317	169 317	163 661	163 661
Engagé		135 220		132 280
Payé	114 796		106 118	
Reports automatiques	52 228		52 731	
Reports non automatiques	0		0	
Total dépenses/engagements (2)	**167 024**	**135 220**	**158 848**	**132 280**
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)		31 804		26 568
Annulé	2 293	2 293	4 813	4 813
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	98,65 %	98,65 %	97,06 %	97,06 %

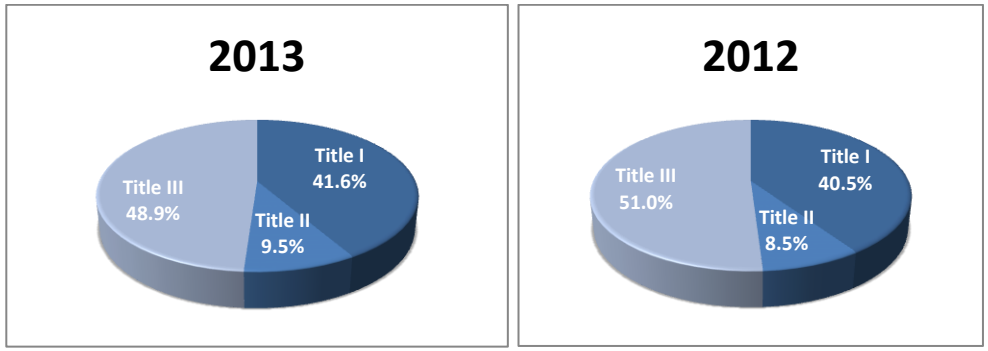
Principaux aspects liés à l'exécution du budget

En 2013, l'Agence a seulement utilisé des crédits non dissociés.

Le total de la consommation de crédits d'engagement s'élève à 167 024 000 EUR (158 848 000 EUR en 2012), dont 135 220 000 EUR (132 280 000 EUR en 2012) ont été engagés et 31 804 000 EUR (26 568 000 EUR en 2012) de crédits provenant de recettes affectées ont été automatiquement reportés comme prévu par l'article 15 du règlement financier de l'AESA.

Le total de la consommation de crédits de paiement s'élève à 167 024 000 EUR (158 848 000 EUR en 2012), dont 114 796 000 EUR (106 118 000 EUR en 2012) ont été payés et 52 228 000 EUR (52 731 000 EUR en 2012) ont été automatiquement reportés (20 424 000 EUR sur les engagements et 31 804 000 EUR sur les crédits provenant de recettes affectées).

Exécution du budget par titre



Title I	Titre I
Title II	Titre II
Title III	Titre III

Crédits administratifs (Titres I et II)

Les dépenses liées au personnel ont augmenté de 5 162 000 EUR en 2013 pour atteindre 69 438 000 EUR (64 276 000 EUR en 2012). Cette croissance est due en grande partie à l'évolution du personnel nécessaire, en particulier pour soutenir le rôle de certification joué par l'Agence dans le cadre de ses nouvelles compétences. Les dépenses liées au personnel ont légèrement augmenté en pourcentage du budget global en 2013 pour atteindre 41,6 % (40,5 % en 2012).

Les autres dépenses administratives ont également légèrement augmenté en pourcentage du budget global de l'Agence et en termes absolus pour atteindre 15 934 000 EUR ou 9,5 % (13 563 000 EUR ou 8,5 % en 2012). Cela est conforme aux augmentations des effectifs et reflète le reclassement de l'ensemble des crédits informatiques en dépenses administratives.

Crédits opérationnels (Titre III)

Les dépenses opérationnelles ont légèrement augmenté de 642 000 EUR en 2013 pour atteindre 81 651 000 EUR (81 009 000 EUR en 2012). En pourcentage du budget global de l'Agence, les dépenses opérationnelles ont diminué de 2,1 % en 2013 pour atteindre 48,9 % (51 % en 2012), reflétant la stratégie d'internalisation continue de l'Agence dans les activités de certification et d'agrément, et la catégorisation de toutes les dépenses informatiques en coût administratif.

Les crédits provenant de recettes affectées, d'un montant de 31 804 000 EUR, ayant été reportés automatiquement, se composent de 27 757 000 EUR de recettes externes affectées provenant des honoraires et redevances et de 4 047 000 EUR d'autres recettes affectées (3 538 000 EUR affectées aux projets d'assistance technique et de coopération, et 509 000 EUR de recettes internes affectées).

Des crédits correspondant aux recettes affectées s'élevant à 5 797 000 EUR pour poursuivre les projets d'assistance technique et de coopération avec les pays tiers ont été estimés et autorisés dans le budget final 2013. Les montants réellement perçus et reportés de 2012 s'élevaient à un total de 7 390 000 EUR, dont 3 852 000 EUR représentaient des crédits d'engagement, et 3 538 000 EUR de crédits ont été automatiquement reportés en 2013.

Taux d'exécution global du budget

Un suivi complet du budget en cours d'exercice fait apparaître que le taux d'exécution final du budget C1 pour 2013 était de 98 % (95 % en 2012) tandis que le taux d'exécution global du budget, y compris les ajustements pour les recettes affectées, a atteint 99 % (97 % en 2012).

6.3. Compte de résultat économique intermédiaire pour 2013 *(tous les montants sont exprimés en milliers d'euros).*

Les états financiers présentent toutes les charges et tous les revenus de l'exercice sur la base des règles de comptabilité d'exercice conformes aux règles comptables de la CE.

6.3.1. Honoraires, redevances et subventions cumulés

	2013	2012
RECETTES D'EXPLOITATION		
Honoraires et redevances	78 324	76 600
Contributions des entités de l'UE	37 903	36 549
Recouvrement des dépenses	1 062	751
Contributions de pays AELE	991	994
TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	**118 280**	**114 895**
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses liées au personnel	(67 819)	(63 925)
Dépenses immobilières et connexes	(7 716)	(8 325)
Autres dépenses	(7 706)	(6 511)
Amortissements et réductions de valeur	(2 192)	(3 293)
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	(35 684)	(36 942)
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	**(121 117)**	**(118 996)**
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	**(2 837)**	**(4 101)**
RECETTES NON DÉRIVÉES DE L'EXPLOITATION (DÉPENSES)		
Intérêts reçus de tiers	603	519
Intérêts et redevances versés à des tiers	(54)	(33)
EXCÉDENT(DÉFICIT) DES ACTIVITÉS NON EXPLOITATION	**549**	**486**
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	**(2 288)**	**(3 615)**
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES DOTATIONS EXCEPTIONNELLES	**-**	**-**
EXCÉDENT NET (DÉFICIT) DE LA PÉRIODE	**(2 288)**	**(3 615)**

6.3.2. Honoraires et redevances uniquement

	2013	2012
RECETTES D'EXPLOITATION		
Honoraires et redevances	78 324	76 600
Contributions des entités de l'UE	0	
Recouvrement des dépenses	570	470
Contributions de pays AELE	0	
TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	**78 893**	**77 071**
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses liées au personnel	(42 811)	(39 371)
Dépenses immobilières et connexes	(4 886)	(5 238)
Autres dépenses	(4 803)	(4 048)
Amortissements et réductions de valeur	(1 415)	(2 166)
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	(27 356)	(27 689)
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	**(81 271)**	**(78 511)**
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	**(2 378)**	**(1 440)**
RECETTES NON DÉRIVÉES DE L'EXPLOITATION (DÉPENSES)		
Intérêts reçus de tiers	603	519
Intérêts et redevances versés à des tiers	(36)	(21)
EXCÉDENT(DÉFICIT) DES ACTIVITÉS NON EXPLOITATION	**567**	**498**
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	**(1 811)**	**(943)**
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES DOTATIONS EXCEPTIONNELLES		
EXCÉDENT NET (DÉFICIT) DE LA PÉRIODE	**(1 811)**	**(943)**

6.3.3 Subventions uniquement

	2013	2012
RECETTES D'EXPLOITATION		
Honoraires et redevances		
Contributions des entités de l'UE	37 903	36 549
Recouvrement des dépenses	492	280
Contributions de pays AELE	991	994
TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	**39 386**	**37 824**
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses liées au personnel	(25 008)	(24 554)
Dépenses immobilières et connexes	(2 830)	(3 087)
Autres dépenses	(2 902)	(2 463)
Amortissements et réductions de valeur	(777)	(1 127)
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	(8 328)	(9 253)
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	**(39 846)**	**(40 485)**
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	**459**	**(2 661)**
RECETTES DE NON EXPLOITATION (DÉPENSES)		
Intérêts reçus de tiers		
Intérêts et redevances versés à des tiers	(18)	(12)
EXCÉDENT(DÉFICIT) DES ACTIVITÉS DE NON EXPLOITATION	**(18)**	**(12)**
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	**(477)**	**(2 672)**
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES DOTATIONS EXCEPTIONNELLES		
EXCÉDENT NET (DÉFICIT) DE LA PÉRIODE	**(477)**	**(2 672)**

Annexe 7: Procédures d'achat amorcées et/ou finalisées en 2013

D	Type de procédure	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Valeur totale (max.)	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Signature du contrat	État
F	NP	EASA.2010.NP.23	Crédit-bail	Développement, location et établissement d'un immeuble de bureaux pour l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)	Contrat de bail	Sans objet	Sans objet	Contrat de bail: Projektgesellschaft Konrad-Adenauer-Ufer Köln GmbH & Co KG représenté par Hochtief	02/07/2013	Terminée
			Travaux		Marché de travaux	Sans objet	Sans objet	Marché de travaux: HOCHTIEF Projektentwicklung GmbH	02/07/2013	Terminée
			Aire de stationnement supplémen-taire		Service / Contrat de bail	Sans objet	Sans objet	Aire de stationnement dans un bâtiment adjacent: CA Immo Deutschland GmbH	À confirmer	Terminée
E	OP	EASA.2012.OP.16	Lot 1	Services de communication – Gestion d'événements	Cadre	3 000 000,00 €	(i) EASA.2013.FC01	facts and fiction GmbH	18/06/2013	Terminée
							(ii) EASA.2013.FC02	ergo Unternehmenskommunikation GmbH & Co. KG	07/06/2013	Terminée
			Lot 2	Services de communication – Conseils en stratégie de communication	Cadre	1 000 000,00 €	(i) EASA.2013.FC03	Media Consulta International Holding AG	27/05/2013	Terminée
							(ii) EASA.2013.FC04	ergo Unternehmenskommunikation GmbH & Co. KG	07/06/2013	Terminée
			Lot 3	Services de communication – Extension de sites internet et prestation de services web	Cadre	500 000,00 €	(i) EASA.2013.FC05	Eworx S.A.	25/06/2013	Terminée
							(ii) EASA.2013.FC06	Bilbomatica S.A.	10/06/2013	Terminée

D	Type de procédure	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Valeur totale (max.)	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Signature du contrat	État
			Lot 4	Services de communication – Mise en page et production de matériel promotionnel	Cadre	500 000,00 €	(i) EASA.2013.FC07	MCS Kick & Rush SPRL BVBA	28/05/2013	Terminée
							(ii) EASA.2013.FC08	Baretz SRL	30/05/2013	Terminée
E	OP	EASA.2012.OP.29		Poursuite du développement, de la maintenance et de la mise en œuvre de l'application SOFIA (*safety oversight facilitated integration application*) dans les États partenaires de l'AESA	Cadre	3 000 000,00 €	Sans objet	Appel d'offres lancé, mais annulé par la suite	Sans objet	Terminée
E	LVP	E.3.2013.NP.01		Contrat-cadre pour la certification du système de gestion intégré de l'AESA selon la norme ISO	Cadre	50 000,00 €	E.3.2013.FC01	GUT Certifizierungsgesellschaft für Managementsysteme mbH Umweltgutachter	07/06/2013	Terminée
E	OP	EASA.2013.OP.05		Assistance à la modélisation de processus avec ARIS	Cadre	400 000,00 €	EASA.2013.FC23	Deloitte Tax & Consulting S.à r.l.	13/11/2013	Terminée
E	OP	EASA.2013.OP.04		Mise à disposition d'agents temporaires en faveur de l'Agence européenne de la sécurité aérienne	Cadre	4 500 000,00 €	EASA.2013.FC09	Bishop GmbH	16/06/2013	Terminée
F	OP	EASA.2013.OP.06	Lot 1	Services de consultance immobilière et	Cadre	2 400 000,00 €	(i) EASA.2013.FC10	Ernst & Young Real Estate GmbH	22/07/2013	Terminée

D	Type de procédure	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Valeur totale (max.)	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Signature du contrat	État
				services de supervision/gestion de projet			(ii) EASA.2013.FC11	Drees & Sommer Projektmanagement und bautechnische Beratung GmbH	22/07/2013	Terminée
							(iii) EASA.2013.FC12	BMP Baumanagement GmbH	18/07/2013	Terminée
			Lot 2	Services de consultance en gestion d'installations	Cadre	1 600 000,00 €	(i) EASA.2013.FC13	Cgmunich GmbH	03/09/2013	Terminée
							(ii) EASA.2013.FC14	Consortium: Reality Consult GmbH & ikl Ingenieurbuero Prof. Dr-Ing Kunibert Lennerts GmbH	28/08/2013	Terminée
							(iii) EASA.2013.FC15	Ernst & Young Real Estate GmbH	30/08/2013	Terminée
E	OP	EASA.2013.OP.08		DIFT — Essais en soufflerie de liquides dégivrants	Direct	150 000,00 €	EASA.2013.C22	National Research Council Canada	21/11/2013	Terminée
E	OP	EASA.2013.OP.07	Lot 1	Dispense d'une formation linguistique dans les locaux de l'AESA	Cadre	350 000,00 €	(i) EASA.2013.FC30	Carl Duisberg Centren GmbH	À confirmer	Contrats en circulation pour contre-signature
							(ii) EASA.2013.FC31	Volkshochschule Koeln		
			Lot 2	Dispense d'une formation linguistique en dehors des locaux de l'AESA		350 000,00 €	EASA.2013.FC32	Volkshochschule Koeln		
			Lot 3	Fourniture de services d'évaluation des compétences		70 000,00 €	(i) EASA.2013.FC33	Carl Duisberg Centren GmbH		

D	Type de procédure	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Valeur totale (max.)	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Signature du contrat	État
				linguistiques pour les certificats TELC			(ii) EASA.2013.FC34	Volkshochschule Koeln		
E	OP	EASA.2013.OP.09		Services médicaux – Examens médicaux d'embauche pour les nouveaux membres du personnel et visites médicales annuelles pour les membres du personnel en place	Cadre	250 000,00 €	EASA.2013.FC16	Pan Praxisklinik am Neumarkt GmbH & Co. KG	19/08/2013	Terminée
F	RP	EASA.2013.RP.10	Lot 1	Services TIC – Soutien de l'infrastructure informatique, développement et maintenance des applications opérationnelles internes	Cadre	4 500 000,00 €	(i) EASA.2013.FC17	Consortium UniSystems SA (dirigeant) et Serco Belgium SA	24/09/2013	Terminée
							(ii) EASA.2013.FC18	Deloitte Consulting cvba	16/10/2013	Terminée
							(iii) EASA.2013.FC19	Consortium Atos Belgium s.a. (dirigeant) et Trasys s.a.	08/10/2013	Terminée
			Lot 2	Services TIC – Soutien de l'infrastructure informatique		7 000 000,00 €	EASA.2013.FC20	Consortium Atos Belgium s.a. (dirigeant) et Trasys s.a.	08/10/2013	Terminée
E	OP	EASA.2013.OP.12		Codamein III — Mesure et contrôle des dégâts des structures composites	Direct	120 000,00 €	EASA.2013.C21	Bishop GmbH	18/11/2013	Terminée
E	OP	EASA.2013.OP.14		Organiseur électronique de poste de pilotage (OEPP) – Applications liées à la masse et au	Direct	80 000,00 €	Sans objet	Procédure annulée – Aucune offre valable reçue	Sans objet	Terminée

D	Type de procédure	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Valeur totale (max.)	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Signature du contrat	État
				centrage						
E	NP	EASA.2013.NP.15		HighIWC II – Contribution à la définition de la teneur en eau glacée des nuages à haute altitude	Cadre	800 000,00 €	EASA.2013.FC27	Consortium entre Airbus Operations SAS (dirigeant) et le Centre National de la Recherche Scientifique (partenaire)	19/12/2013	Terminée
F	LVP	F.2.2.2013.NP.01		Services bancaires – Compte de dépôt/d'épargne	Direct	Sans objet	Sans objet	Banque et Caisse d'Épargne de l'État (BCEE), Luxembourg	28/06/2013	Terminée
R	ROC - ASSESS	EASA.2011.OP.14/L2.04		Étude sur les modèles et la méthodologie pour l'évaluation de la sécurité des zones de sécurité d'extrémité de piste (RESA)	SC - réouverture à la concurrence	180 800,00 €	EASA.2011.FC25 SC03	Consortium entre ECORYS Nederland (dirigeant) et NLR	27/07/2013	Terminée
F	NP	EASA.2013.NP.16		Bureau de Bruxelles – Premiers travaux d'extension	Marché de travaux	158 161,86 €	500004869	DTZ Consulting Brussels SA	26/04/2013	Terminée
F	NP	F.4.2013.NP.01		Services de conseil en assurances	Cadre	60 000,00 €	F.4.2013.FC01	IRM Versicherungsberatung GmbH	24/05/2013	Terminée
R	ROC - ASSESS	EASA.2011.OP.14/L1.02		Soutien au groupe de prévisions et de soutien économiques (FESD) du CAEP	SC - réouverture à la concurrence	119 620,00 €	EASA.2011.FC15 SC03	J.W. Pulles	28/06/2013	Terminée
R	ROC - ASSESS	EASA.2011.OP.14/L1.03		Soutien à l'analyse économique du CAEP (CAEP II)	SC - réouverture à la concurrence	113 964,00 €	EASA.2011.FC14 SC01	Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	11/11/2013	Terminée

D	Type de procédure	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Valeur totale (max.)	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Signature du contrat	État
R	NP	R.5.2013.NP.01		Ateliers sur les règles de l'ADR	Direct	12 000,00 €	EASA/PO/2013/ 500004973	ACI Europe	04/06/2013	Terminée
E	NP	R.7.2013.NP.01		Assistance juridique dans l'affaire T-102/13 du Tribunal, Heli-Flight GmbH & Co. KG contre AESA, et services adjacents ou similaires	Cadre	50 000,00 €	R.7.2013.FC01	Redeker Sellner Dahs	02/04/2013	Terminée
F	NP	F.3.3.2013.NP.01		Services de communication mobile – Bureau de Bruxelles	Cadre	60 000,00 €	Sans objet	Procédure annulée – Aucune offre valable reçue	Sans objet – aucune offre reçue	Terminée
F	NP	F.3.3.2013.NP.02		Services de communication mobile – Bureau de Bruxelles	Cadre	60 000,00 €	500005084	Mobistar SA/NV	08/07/2013	Terminée
F	NP	F4.2013.NP.17		Liste de sélection d'hôtels 2014 pour les visiteurs de l'AESA	10 accords	Sans objet	Sans objet	Accord avec 10 hôtels	01/01/2014	Terminée
F	NP	F.3.3.2013.NP.03		Services internet/de réseau fixe – Bureau de Bruxelles	Cadre	60 000,00 €	À confirmer	À confirmer	À confirmer	Demande de clarification en cours
E	NP	EASA.2013.NP.20		Fournitures de bureau pour le bureau de Bruxelles	Modification	Sans objet	EASA.2011.FC01 AM01 & EASA.2011.FC05. AM01	Lyreco Deutschland GmbH	25/10/2013	Terminée

D	Type de procédure	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Valeur totale (max.)	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Signature du contrat	État
E	NP	EASA.2013.NP.22		Poursuite du développement, de la maintenance et de la mise en œuvre de l'application SOFIA (*safety oversight facilitated integration application*) dans les États partenaires de l'AESA (contrat de relais)	Avenant au contrat	600 000,00 €	EASA.2009.FC32 SU01	Consortium entre Egis Avia (dirigeant), Bureau Veritas, CAA International, SGI Aviation Services et Lufthansa Consulting	03/09/2013	Terminée
E	NP	E.2.2013.NP.08		RECAT EU	Direct	49 500,00 €	EASA.2013.C29	Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	16/12/2013	Terminée

Annexe 8: Agents temporaires par activité

Agents temporaires	**Chiffres réels fin 2012**	**MSPP 2012 (Réf. uniquement)**	**Projet de budget 2013 (proposition de l'AESA)**	**Projet de budget 2013 (proposition de la CE)**
	Total	**Total**	**Total**	**Total**
Évaluation et promotion de la sécurité	17	18	18	18
Réglementation	80	81	81	81
Supervision de la sécurité des produits	211	213	249	249
Normalisation	50	53	63	54
Agréments d'organismes	60	65	69	69
Exploitants	14	17	29	22
Coopération internationale	16	15	15	16
Activités de soutien	166	172	182	183
Total Agence	**614**	**634**	**706**	**692**
Delta sur un an		*58*		
Financement F&C	**400**	**405**	**464**	**465**
Delta sur un an		*60*		
Financement par subventions	***214***	***229***	***242***	***227***
Delta sur un an		*-2*		

Annexe 9: Évolution et caractéristiques démographiques des effectifs

Cette partie fournit des analyses et statistiques du personnel employé à la fin de la période de relevé, selon différents paramètres tels que la nationalité, le sexe et l'âge. Dans tous les tableaux figurant dans cette partie, les chiffres représentent la situation au 31 décembre 2013

Figure 1: Tableau des effectifs

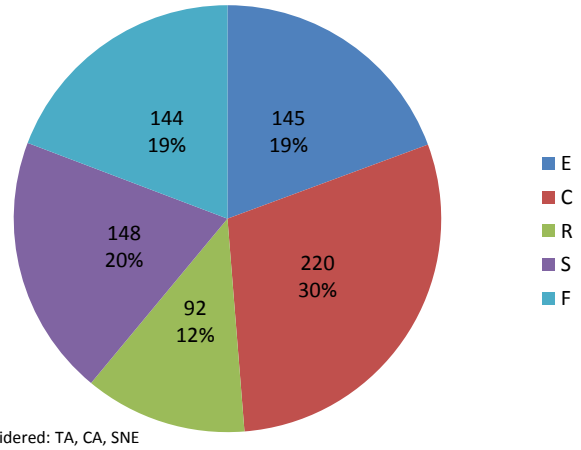
Catégorie/Échelon	Postes occupés au 31.12.2012	Tableau des effectifs 2013	Postes occupés au 31.12.2013*	Taux d'occupation au 31.12.2013
AD	**480**	**551**	**510**	**93 %**
15	2	2	1	
14	5	14	6	
13	9	21	14	
12	21	37	15	
11	15	60	18	
10	70	84	73	
9	73	107	83	
8	85	100	92	
7	105	75	123	
6	78	46	73	
5	17	5	12	
AST	**133**	**141**	**137**	**97 %**
8		2		
7		8		
6	2	19	4	
5	10	34	10	
4	23	31	28	
3	52	23	53	
2	32	20	27	
1	14	4	15	
Total	**613**	**692**	**647**	**93 %**

Seuls les postes d'agent temporaire (AT) sont pris en considération dans le tableau. Ce tableau présente les postes occupés à la fin de la période de relevé et non le nombre de personnes employées. Il est à noter que deux pilotes structurels à temps partiel occupent un seul poste. Par conséquent, l'AESA emploie 648 agents temporaires en pourvoyant 647 postes. De plus, 85 agents contractuels (AC) et 16 experts nationaux détachés (END) ont été employés à la fin de l'année 2013.

Tous les postes autorisés dans le tableau des effectifs de l'AESA sont définis comme «temporaires».

Il convient de noter qu'il est possible de «sous-occuper» des postes au sein des institutions de l'UE; c'est-à-dire de pourvoir un poste avec un membre du personnel dont l'échelon contractuel est inférieur à l'échelon théorique associé au poste. En réalité, la répartition des échelons dans le tableau des effectifs correspond à la répartition maximale autorisée des échelons contractuels, les postes occupés étant comptabilisés du plus élevé au plus faible dans un système de cascade.

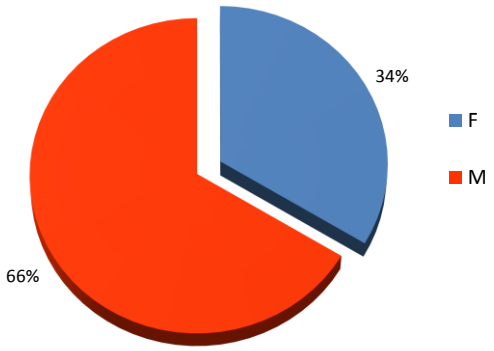
Figure 2: Staff distribution by Directorate



Staff considered: TA, CA, SNE

Figure 2: Staff distribution by Directorate	Figure 2: Répartition du personnel par direction
Staff considered: TA, CA, SNE	Personnel considéré: AT, AC, END

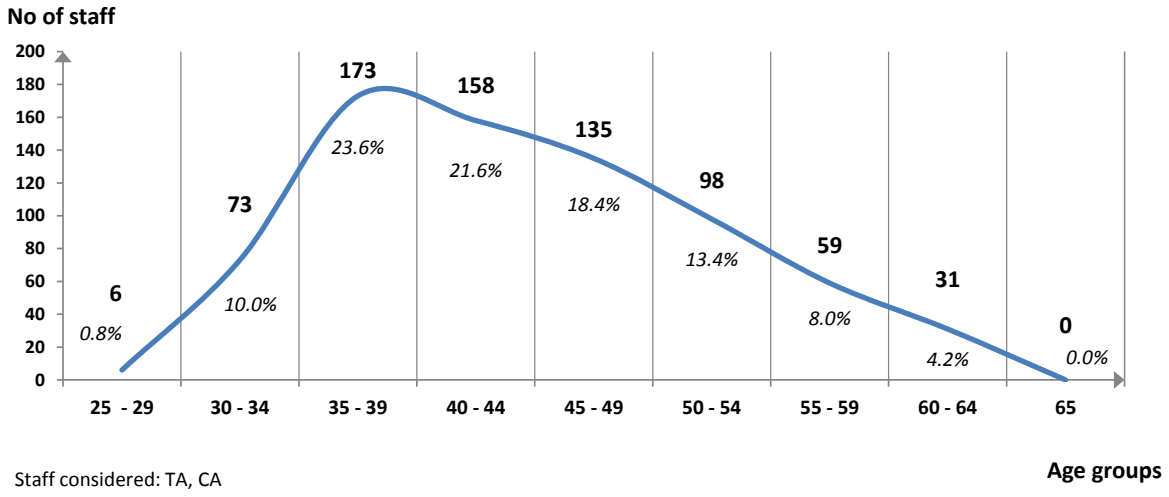
Figure 3: Gender distribution



Staff considered: TA, CA, SNE

Figure 3: Gender distribution	Figure 3: Répartition par sexe
Staff considered: TA, CA, SNE	Personnel considéré: AT, AC, END

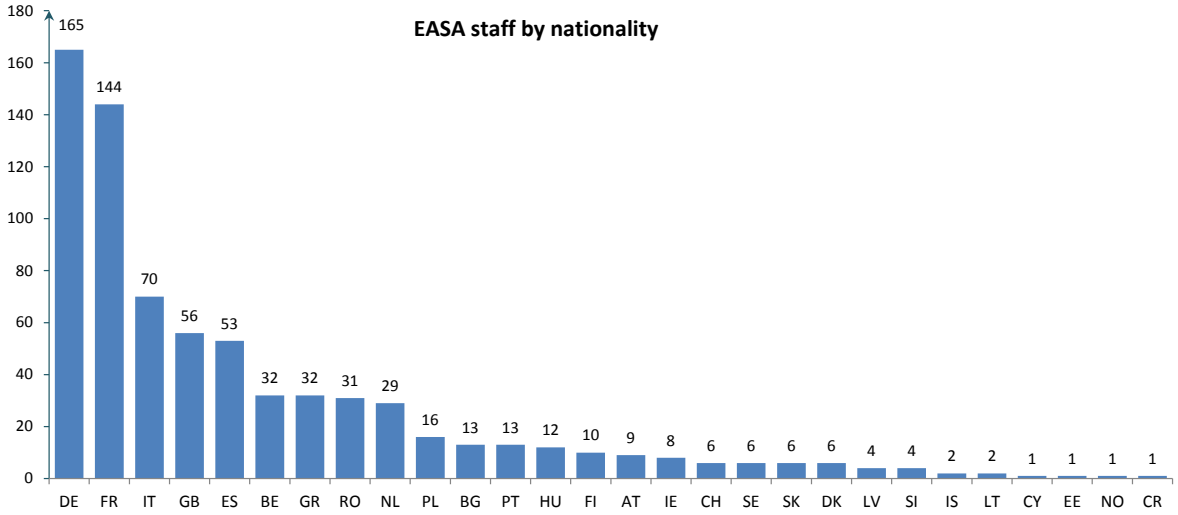
Figure 4: Age distribution



Staff considered: TA, CA

Figure 4: Age distribution	Figure 4: Répartition par âge
Not of staff	Nombre d'employés
Age groups	Tranches d'âge
Staff considered: TA, CA	Personnel considéré: AT, AC

Figure 5: Nationality distribution



Staff considered: TA, CA

Figure 5: Nationality distribution	Figure 5: Répartition par nationalité
EASA staff by nationality	Personnel de l'AESA par nationalité
Staff considered: TA, CA	Personnel considéré: AT, AC

Annexe 10: Décisions, avis et avis de proposition de modification (NPA) en 2013

Décisions

Décision	Numéro de tâche	Objet
Décision du directeur exécutif 2013/001/R	**BR.008**	Mise en œuvre des modifications du CAEP 8
Décision du directeur exécutif 2013/002/R	**RMT.0082 (34.002)**	Mise à jour du CS-34 pour renvoyer au manuel technique environnemental sur la certification des émissions, tel que modifié après le CAEP 8
Décision du directeur exécutif 2013/003/R	**RMT.0085 (36.006)**	Mise à jour du CS-36 pour renvoyer au manuel technique environnemental sur la certification des émissions, tel que modifié après le CAEP 8
Décision du directeur exécutif 2013/005/R	**RMT.0216 (M.027)**	Documents d'orientation liés au contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs
Décisions du directeur exécutif 2013/009/008/007/006/R	**RMT.0460**	Documents d'orientation pour le développement d'une évaluation des risques en matière de sécurité concernant l'exécution de vols en conditions connues ou prévues de contamination par des cendres volcaniques
Décision du directeur exécutif 2013/010/R	**RMT.0067 (25.070)**	Intégration de SC et AMC/GM génériques dans le CS-25
Décision du directeur exécutif 2013/011/R	**RMT.0081 (31.003&31.004)**	Spécifications de certification applicables aux ballons à gaz et aux ballons à gaz captifs
Décision du directeur exécutif 2013/012/R	**RMT.0186 (ETSO.008)**	Examen et transposition systématiques des normes TSO FAA existantes pour les pièces et équipements en ETSO AESA
Décision du directeur exécutif 2013/013/R	**RMT.0149 (ATM.001 b)**	Exigences applicables à la fourniture de services de navigation aérienne et de services connexes («AMC/GM sur SERA»)
Décision du directeur exécutif 2013/015/R	**RMT.0003 (LSA.001)**	Mise à jour régulière de la CS-LSA
Décision du directeur exécutif 2013/016/R	**RMT.0584**	Modification de l'AMC concernant la certification médicale des pilotes (LAPL)
Décisions du directeur exécutif 2013/017/018/019/020/021/022	**RMT.0289 (OPS.001 b)**	Modalités d'exécution concernant les opérations aériennes
Décision du directeur exécutif 2013/024/R	**RMT.0461**	Liste de qualifications de type L'objectif de cette tâche est de mettre à jour régulièrement cet AMC actif, utilisé comme référence pour délivrer des qualifications de type. Livraison prévue: une décision mettant à jour l'Appendice I de l'AMC pour la partie 66
Décision du directeur exécutif 2013/025/R	**RMT.0239 (MDM.038)**	Pratiques recommandées pour l'extension de TBO
Décision du directeur exécutif 2013/026/R	**RMT.0462**	Considérations logicielles pour les systèmes et équipements embarqués
Décision du directeur exécutif 2013/028/R	**RMT.0636**	Appareils électroniques portatifs (PED) – AMC et GM concernant la modification n° 1 de la partie CAT
Décision du directeur exécutif 2013/030/R	**RMT.0099 (20.006 b)**	Diverses améliorations à l'AMC 20
Décision du directeur exécutif 2013/031/R	**RMT.0559 (20.016)**	Exigences d'agrément pour les communications air-sol par liaison de données et l'ADS-B à l'appui des exigences d'interopérabilité (liée à la NPA-2012-19)
Décision du directeur exécutif 2013/032/R	**RMT.518**	AMC et GM concernant les indicateurs de performance clés (KPI)
Décision du directeur exécutif 2013/033/R	**RMT.0048 (25.028)**	Protection contre les impacts de débris et les incendies, Mécanisme du train d'atterrissage

Avis

Avis	Numéro de tâche	Objet
Avis n° 01/2013	**RMT.0136**	Exigences applicables aux exploitants d'aérodrome et aux autorités compétentes (IR)
	RMT.0140	Exigences sur les exploitations d'aérodromes (IR)
Avis n° 02/2013	**RMT.0216 (M.027)**	Documents d'orientation liés au contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs
Avis n° 03/2013	**RMT.0198 (FCL.008 a)**	Qualifications pour le vol en IMC
Avis n° 04/2013	**RMT.0635**	Harmonisation des cadres de l'AESA et du ciel unique européen dans le cadre de l'initiative SES 2+
Avis n° 05/2013	**RMT.0416 (OPS.009 a)**	Procédures relatives au poste de pilotage stérile
Avis n° 06/2013	**RMT.0222 (MDM.020), RMT.0553**	Définition des «systèmes critiques»
Avis n° 07/2013	**MDM.003 (a)**	Essais en vol L'objectif est d'établir, au moyen du matériel développé par les JAA, des règles communes applicables à la conception d'essais en vol à des fins de certification (par exemple, pour obtenir l'agrément pour les CT, la modification des CT, des CTS, la conception d'une réparation, etc.). Livraison prévue: un avis proposant une modification de la partie 21
Avis n° 08/2013	**RMT.0110 (21.039 k)**	Exigences de navigabilité supplémentaires pour les exploitations (titre modifié)
Avis n° 09/2013	**RMT.0327 (OPS.058 a)**	Transfert des tâches des JAA en matière de sécurité de cabine
Avis n° 10/2013	**RMT.0463**	Groupe d'action pour la révision de la partie M concernant l'aviation générale
Avis n° 11/2013	**RMT.0153 (ATM.003 a) / RMT.0154 (ATM.003 b)**	Exigences applicables à l'octroi des licences de contrôleur de la circulation aérienne
Avis n° 12/2013	**RMT.0093 (145.017), RMT.0555**	Contrôle des fournisseurs des composants, des pièces et des équipements utilisés dans la maintenance

Avis de proposition de modification (NPA)

NPA	Numéro de tâche	Objet
NPA 2013-13	**RMT.0385, 0435, 0441 (OPS.087 a, b, c)**	SAFA et SACA
NPA 2013-10	**RMT.0409, 0410 (OPS.093 a+b)**	Opérations en mer par hélicoptère
NPA 2013-25	**RMT.0256 (MDM.062 a, ancienne OPS.013 a)**	Agréments opérationnels PBN
	RMT.0257 (MDM.062 b, ancienne OPS.013 b)	
NPA 2013-15	**RMT.0287/.0288 (MED.001 a & b)**	Mise à jour de la partie MED (annexe IV au règlement relatif au personnel navigant) et des moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation
NPA 2013-22	**RMT.0350-0351 (OPS.074)**	Surveillance sanitaire des vibrations dans les hélicoptères
NPA 2013-26	**RMT.0400 & RMT.0401 (OPS.090(A) & OPS.090(B))**	Modification des exigences applicables aux enregistreurs de vol et aux dispositifs de localisation sous-marine
NPA 2013-03	**RMT.0461**	Liste de qualifications de type L'objectif de cette tâche est de mettre à jour régulièrement cet AMC actif, utilisé comme référence pour délivrer des qualifications de type. Livraison prévue: une décision mettant à jour l'Appendice I de l'AMC pour la partie 66
NPA 2013-12	**RMT.0096 (145.023)**	Modifications (règle et AMC/GM) adaptées au processus d'octroi d'agréments selon la partie 145

		étranger
NPA 2013-05	**RMT.0003 (LSA.001)**	Mise à jour régulière de la CS-LSA
NPA 2013-02	**RMT.0048 (25.028)**	Protection contre les impacts de débris
NPA 2013-01 NPA 2013-19	**RMT.0251 (MDM.055)**	Incorporation des exigences liées au système de la gestion de la sécurité (SGS) dans le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission
NPA 2013-04 NPA 2013-18	**RMT.0134 (27&29.029)**	Révision de l'AMC sur les aéronefs à voilure tournante
NPA 2013-07	**RMT.0225 (MDM.028 a)**	Développement d'un plan de structure pour les aéronefs vieillissants
NPA 2013-09 NPA 2013-20	**RMT.0569**	réduction des sorties de piste (mise aux normes de la partie 26)
NPA 2013-11	**RMT.0500**	Mise à jour régulière de la CS-25
NPA 2013-16	**RMT.0583 (MDM.0032)**	A-NPA sur l'octroi de licence d'ingénieur d'essai en vol (FTE)
NPA 2013-17	**RMT.0108 (21.039 g)**	Spécifications de certification et documents d'orientation concernant la définition du champ d'application des données sources de validation de l'aéronef destinées à établir la qualification objective du ou des simulateurs associé(s) à la formation de qualification de type des pilotes (données du simulateur) – CS-SIMD
NPA 2013-21	**RMT.0119 (27&29.003)**	Conditions de lacet (aéronefs à voilure tournante)
NPA 2013-23	**RMT.0070 (OLD 26.003)**	Spécifications supplémentaires de navigabilité pour les opérations: danger d'incendie dans les compartiments cargo de classe D
NPA 2013-06	**RMT.0559 (20.016)** **RMT.0099** **(20.016b)**	Exigences d'agrément pour les communications air-sol par liaison de données et l'ADS-B à l'appui des exigences d'interopérabilité
NPA 2013-08	**RMT.0148 (ATM.001 a)**	Exigences applicables à la fourniture de services de navigation aérienne et exigences applicables aux autorités compétentes en matière de GTA/SNA
	RMT.0149 (ATM.001 b)	
	RMT.0157 (ATM.004 a) **RMT.0158 (ATM.004 b)**	
NPA 2013-24	**RMT.0485**	**Exigences applicables aux services de gestion d'aire de trafic dans les aérodromes (IR)**
	RMT.0465	**Exigences applicables aux services de gestion d'aire de trafic dans les aérodromes (CS, AMC et GM)**
NPA 2013-14	**RMT.0518 / 0623**	Développement d'AMC/GM pour les SKPI (IR sur la performance en matière de GTA) pour la RP2

Annexe 11: Études et projets de recherche

En 2013, il a été décidé que les 4 projets suivants, d'une durée de 6 à 15 mois chacun, seraient financés par l'Agence, à la suite de processus de passation de marché couronnés de succès pour un montant total de 619 500,00 euros:

• Codamein III — Mesure et contrôle des dégâts des structures composites (menace d'un impact franc de forte puissance)
• DIFT — Essais en soufflerie de liquides dégivrants
• HighIWC II – Contribution à la définition de la teneur en eau glacée des nuages à haute altitude
• RECAT EU – Examen des propositions de modifications de la classification des critères de séparation liés aux turbulences de sillage des aéronefs et des minimas associés aux fins d'une application dans l'UE

La procédure d'adjudication du projet suivant n'a pas été fructueuse en raison d'un nombre de propositions insuffisant:

• Organiseur électronique de poste de pilotage (OEPP) — Calculs des performances, masse et centrage des appareils — Meilleures pratiques en matière d'évaluation et d'utilisation de l'OEPP

En 2013, l'Agence a reçu et accepté les rapports finaux des projets ci-dessous:

• APAG — Parachutes d'urgence d'aéronef (récupération balistique) pour l'aviation générale
• COCAM — Comparaison et harmonisation du suivi des évènements liés au système d'évitement des collisions aériennes (ACAS)
• COTS-AEH - Utilisation de produits commerciaux complexes prêts à l'emploi dans l'équipement électronique de bord - Modes de défaillance et limitation des défaillances
• Eromdat — Tolérance aux avaries des matériaux des rotors de moteur
• ICAR - Accumulation et délestage du givre dans les systèmes à carburant
• MASH - Analyse métallurgique des parties d'équipements standard
• WATUS-III - Séparation des turbulences de sillage pour les nouveaux aéronefs lourds

En 2013, l'Agence a étendu à 2014 la date d'achèvement et de livraison finale des projets suivants, en raison de problèmes techniques non prévisibles rencontrés lors de la réalisation du projet:

• HELMGOP-II - Optimisation des performances d'un hélicoptère en cas de fuite d'huile importante dans la boîte de transmission
• VHM — Techniques de surveillance des vibrations (ou alternatives) pour les hélicoptères

Annexe 12: Membres du conseil d'administration de l'AESA

Le conseil d'administration de l'AESA rassemble tous les représentants des États membres et de la Commission européenne. Le conseil d'administration est responsable de la définition des priorités de l'Agence, de l'établissement du budget et de la surveillance du fonctionnement de l'Agence.

Le conseil (d'administration) s'est réuni à quatre reprises en 2013.

Composition[21]

Membres avec droits de vote	Commission européenne et États membres européens (28)
Membres sans droits de vote	Norvège, Liechtenstein, Islande, Suisse
Observateurs	Albanie, Bosnie-Herzégovine, ARYM, Monténégro, Serbie et mission des Nations Unies au Kosovo (à désigner)

De même, le Conseil consultatif de l'AESA (CCA) participe en tant qu'observateur aux réunions du conseil d'administration.

Président du conseil d'administration	**Vice-président du conseil d'administration**
M. Michael SMETHERS (Royaume-Uni)	M. Pekka Hentu (Finlande)

Les autres membres du conseil d'administration sont les suivants:

Pays	**Membre**
Allemagne	**M. Gerold REICHLE** Directeur général - Division Aéronautique et espace Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Autriche	**Mme Silvia GEHRER** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

[21] Membres actuels du CA de l'AESA en décembre 2013. Une liste détaillée des membres du CA de l'AESA est disponible sur le site web de l'AESA http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php.

Belgique	**M. Frank DURINCKX** Directeur général Service public fédéral Mobilité et Transport Direction générale transport aérien
Bulgarie	**Capitaine Mintcho TZVETKOV** Directeur général Administration de l'aviation civile
Chypre	**M. Iakovos DEMETRIOU** Directeur Département de l'aviation civile Ministère des communications et des travaux
Croatie	**M. Dan SIMONIĆ** Directeur général des services postaux et des communications électroniques pour l'aviation civile Ministère des affaires maritimes, des transports et de l'infrastructure
Danemark	**M. Jesper RASMUSSEN** Directeur général adjoint Autorité des transports danois
Espagne	**Mme Isabel MAESTRE** Directrice de l'AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Estonie	Directeur général Administration de l'aviation civile
Finlande	**M. Pekka HENTTU** Directeur général

	Aviation civile, agence finlandaise des transports (TraFi)
France	**M. Patrick CIPRIANI** Directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord (DSAC/DSAC-N)
Grèce	**M. Dimitrios N KOUKIS** Gouverneur de la CAA hellénique
Hongrie	Directeur général de l'aviation civile Département de l'aviation civile et de la navigation maritime et intérieure Ministère du développement national
Irlande	**Mme Ethna BROGAN** Directrice générale adjointe à l'aviation civile Division de la réglementation aérienne et des relations internationales Département des transports
Islande	**M. Einar Orn HEDINSSON** Directeur de la division aérienne et directeur général adjoint à l'aviation civile Autorité des transports islandais
Italie	**Pr Alessio QUARANTA** Directeur général Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Lettonie	**M. Maris GORODCOVS** Directeur général de l'aviation civile Agence de l'aviation civile, Ministère des transports

Liechtenstein	**M. Henrik CADUFF** Bureau des affaires économiques Division de l'aviation civile
Lituanie	**M. Kestutis AURYLA** Directeur de l'administration de l'aviation civile
Luxembourg	**M. Claude WALTZING** Directeur de l'aviation civile Ministère des transports (MoT/CAA) Directeur de l'aviation civile
Malte	**M. Ian FALZON** Directeur général de l'aviation civile Transport Malta Direction de l'aviation civile
Norvège	**M. Stein Erik NODELAND** Directeur général Autorité de l'aviation civile
Pays-Bas	**M. Rob HUYSER** Directeur et directeur général faisant fonction Direction de l'aviation civile Ministère des infrastructures et de l'environnement
Pologne	**M. Piotr OŁOWSKI** Président Autorité de l'aviation civile
Portugal	**M. Luís Miguel PEREIRA TRINDADE SANTOS** Président du conseil INAC

République slovaque	**M. Ján BREJA** Directeur Autorité de l'aviation civile
République tchèque	**M. Josef RADA** Directeur général Autorité de l'aviation civile de République tchèque
Roumanie	**M. Armand PETRESCU** Directeur général Autorité aéronautique civile roumaine (RCAA)
Royaume-Uni	**M. Michael SMETHERS** Directeur Stratégie européenne et internationale Autorité de l'aviation civile
Slovénie	**M. Damjan HORVAT** Chef de la division «aviation» Direction de l'aviation civile Ministère de l'infrastructure et de l'aménagement du territoire
Suède	**Mme Ingrid CHERFILS** Directrice du Département de l'aviation civile Agence de transport suédoise
Suisse	**M. Marcel ZUCKSCHWERDT** Directeur Division de réglementation et de stratégie aéronautiques Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications

Commission européenne	**M. Matthias RUETE** Directeur général Direction générale de la mobilité et des transports

Annexe 13: Analyse et évaluation du rapport général annuel de l'ordonnateur pour 2013

Bruxelles, le 3 juin 2014 MB/02/2014

ANALYSE ET ÉVALUATION DU RAPPORT GÉNÉRAL ANNUEL DE L'ORDONNATEUR POUR 2013

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008,

Vu le règlement financier de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (MB/06/2009) et en particulier son article 40,

Vu le programme de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'année 2013 adopté par le conseil d'administration lors de sa réunion du 6 juin 2012,

Vu le rapport général annuel de l'ordonnateur de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'année 2013, tel que présenté au conseil au cours de sa réunion de mars 2014 (MB/01/2014),

1. Salue les résultats présentés dans le rapport général annuel de l'ordonnateur ainsi que les performances réalisées en s'acquittant des tâches en vertu du règlement de base (CE) n° 216/2008 de l'AESA.
2. Le conseil d'administration estime que le rapport d'activité dresse un tableau fidèle et complet des activités entreprises par l'Agence en 2013. Il note que la plupart des actions présentées dans le programme de travail annuel 2013 ont été réalisées.
3. Le conseil d'administration salue également le fait que le contenu du rapport général annuel est conforme à celui du programme de travail annuel 2013. Il encourage fortement l'Agence à poursuivre cette pratique dans la future déclaration associant plus étroitement les deux documents.
4. En ce qui concerne la fourniture des éléments garantissant l'assurance, le conseil d'administration note avec satisfaction l'évaluation des résultats d'audit et le suivi des recommandations d'audit.
5. Le conseil d'administration salue l'ajout d'une section spéciale décrivant les mesures prises pour prévenir et gérer les conflits d'intérêts.

Bruxelles, le 3 juin 2014

Par le Conseil d'administration

Michael Smethers

Annexe 14: Liste des acronymes

Acronyme	Explication
AACO	Arab Air Carriers Organisation (Organisation arabe des transporteurs aériens)
AC	Agents contractuels
ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe)
AD	Airworthiness Directives (Consignes de navigabilité)
AEA	Association of European Airlines (Associations des compagnies européennes de navigation aérienne)
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
AFRA	African Airlines Association (Association des compagnies aériennes africaines)
AG	Aviation générale
AMC	Acceptable Means of Compliance (Moyens acceptables de conformité)
AP	Alternative Procedure (Procédure alternative)
ARIS	Outil de gestion des processus d'entreprise
ARO	Authority Requirements for Air Operations (Exigences applicables aux autorités pour les opérations aériennes)
ASC	Air Safety Committee (Comité de la sécurité aérienne)
ASE	Agence spatiale européenne
AT	Agents temporaires
ATCO	Air Traffic Controller (Contrôleur de la circulation aérienne)
AWO	All Weather Operations (Exploitation tous temps)
BASA	Bilateral Aviation Safety Agreement (Accord bilatéral de sécurité aérienne)
BPM	Business Process Management (Gestion des processus d'entreprise)
BR	Basic Regulation (Règlement de base)
CA	Conseil d'administration
CAA	Civil Aviation Authority (Autorité de l'aviation civile)
CAAC	Civil Aviation Administration of China (Administration de l'aviation civile chinoise)
CAEP	Committee on Environmental Protection (Comité de la protection de l'environnement en aviation)
CASIA	Civil Aviation Safety Investigation Authorities (Autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile)
CAST	Commercial Aviation Safety Team (Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale)
CAT	Commercial Air Transport (Transport aérien commercial)
CAW	Continuing Airworthiness (Maintien de la navigabilité)
CE	Commission européenne
CECAC	Cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise
CICTT	CAST ICAO Common Taxonomy Team (Équipe de taxonomie commune CAST/OACI)
CMA	Continuous Monitoring Approach (Approche de surveillance continue)
COA	Continuing Airworthiness Organisation Approval (Agrément d'organisme de maintien de la navigabilité)
CRI	Certification Review Items (Documents d'examen de la certification)
CS	Certification Specifications (Spécifications de certification)
CSP	Certification Service Providers (Prestataires de service de certification)
CSV	Certification Support for Validation (Assistance à la certification pour la validation)
D	Direction
DLR	Centre aérospatial allemand
DOA	Design Organisation Approval (Agrément d'organisme de conception)

EAD	Emergency Airworthiness Directives (Consignes de navigabilité d'urgence)
EARPG	European Aviation Research Partnership Group (Groupe européen de partenariat pour la recherche aéronautique)
EASAC	European Aviation Safety Advisory Committee (Comité consultatif européen sur la sécurité aérienne)
EASp	European Aviation Safety Plan (Plan européen de sécurité aérienne)
ECA	European Cockpit Association (Association européenne des personnels navigants techniques)
ECAC/CEAC	European Civil Aviation Conference (Conférence européenne de l'aviation civile)
ECCAIRS	European Coordination Centre for Accident and Aviation Incident Reporting Systems (Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation)
ECR	European Central Repository (Répertoire central européen)
EFOD	Electronic Filing of Differences (Consignation électronique des différences)
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service (Système européen de navigation par recouvrement géostationnaire)
EHFAG	European Human Factors Advisory Group (Groupe consultatif européen des facteurs humains)
ELFAA	European Low Fare Airline Association (Association de compagnies aériennes low-cost)
ELG	Electronic Learning Gateway (Passerelle d'apprentissage électronique)
EM AESA	États membres de l'AESA
ENCASIA	European Network of Safety Investigation Authorities (Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité)
END	Expert national détaché
ERAA	European Regional Airlines Association (Association des compagnies aériennes des régions d'Europe)
ERP	Enterprise Resource Planning (Planification des ressources de l'entreprise)
ESSI	European Strategy Safety Initiative (Initiative européenne de sécurité stratégique)
ETSO	European Technical Standard Order (Spécifications techniques européennes)
FAA	Federal Aviation Administration (Administration fédérale américaine de l'aviation)
FCL	Flight Crew Licensing (Octroi de licences à l'équipage de conduite de vol)
FCLOA	Flight Crew Licensing Organisation Approval (Agrément des organismes d'octroi de licences à l'équipage de conduite de vol)
FSTD	Flight Simulation Training Devices (Entraîneurs synthétiques de vol également appelés simulateurs d'entraînement au vol)
FTL	Flight Time Limitations (Limitations de temps de vol)
GM	Guidance Material (Document d'orientation)
GT	Groupe de travail
GTA	Gestion du trafic aérien
IACA	International Air Carrier Association (Association internationale des charters aériens)
IATA	International Air Transport Association (Association internationale de transport aérien)
IHST	International Helicopter Safety Team (Équipe internationale pour la sécurité hélicoptères)
IIWG	Inter-institutional Working Group (Groupe de travail interinstitutionnel)
IMS	Integrated Management System (Système de gestion intégré)
IORS	Internal Occurrence Reporting System (Système interne de compte-rendu d'événements)

IPL	Implementing Procedures (Procédures de mise en œuvre)
IPPF	Internal Professional Practices Framework (Cadre de référence international des pratiques professionnelles de l'Institut de l'audit interne)
IR	Implementing Rules (Modalités d'exécution)
JCC	Joint career Career Committee (Comité conjoint sur les carrières)
KPI	Key Performance Indicator (Indicateur clé de performance)
LVP	Low Value Procedure (Procédure à faible valeur)
MOA	Maintenance Organisation Approval (Agrément d'organisme de maintenance)
MRB	Maintenance Review Board (Comité d'examen de la maintenance)
NAA	National Aviation Authority (Autorité aéronautique nationale)
NoA	Network of Analysts (Réseau des analystes)
NP	Negotiated Procedure (Procédure négociée)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OEB	Operational Evaluation Board (Conseil d'évaluation opérationnelle)
OEM	Original Equipment Manufacturers (Fabricant de l'équipement d'origine)
OP	Open Procedure (Procédure ouverte)
OSD	Operational Suitability Data (Données d'adéquation opérationnelle)
PBN	Performance Based Navigation (Navigation fondée sur les performances)
PE	Parlement européen
POA	Production Organisation Approval (Agrément d'organisme de production)
PRB	Performance Review Board (Comité d'examen des performances)
PSNA	Prestataire de services de navigation aérienne
QE	Qualified Entities (Entités qualifiées)
RAG	Rulemaking Advisory Group (Groupe consultatif sur la réglementation)
RASG-EUR	Regional Aviation Safety Group - Europe (Groupe régional de la sécurité aérienne - Europe)
REP	Risk Evaluation Process (Processus d'évaluation des risques)
RMT	Rulemaking Task (Tâche de réglementation)
RPAS	Remotely Piloted Air System (Système d'aéronefs télépilotés)
SACA	Safety Assessment of Community Aircraft (Évaluation de la sécurité des aéronefs communautaires)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers)
SARPS	Standards and Recommended Practises (Normes et pratiques recommandées)
SGS	Système de gestion de la sécurité
SIB	Safety Information Bulletins (Bulletins d'informations de sécurité)
SNA	Services de navigation aérienne
SOFIA	EASA Safety Oversight Facilitated Integration Application (Application facilitant l'intégration de la supervision en matière de sécurité de l'AESA)
SPO	Specialised Operations (Exploitations spécialisées)
SPOA	Single Production Organisation Approval (Agrément d'organisme de production européen unique d'Airbus)
SSCC	Safety Standards Consultation Committee (Comité consultatif des normes de sécurité)
TAG	Thematic Advisory Group (Groupe consultatif thématique)
TCO	Third Country Operators (Exploitants de pays tiers)
TF	Task Force (Groupe opérationnel)
UAS	Unmanned Air Ship (Aéronef sans équipage)
UE	Union européenne
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (Programme universel d'audits de

	supervision de la sécurité)
WA	Working Arrangement (Accord de collaboration)