

Agence européenne de la sécurité aérienne

Rapport général annuel 2012

Your safety is our mission.



Introduction du président du conseil d'administration

La publication de ce rapport annuel de l'Agence européenne de la sécurité aérienne marque un tournant majeur dans le développement de notre organisation. En septembre 2013, l'Agence célébrait ses dix ans d'exercice, peu de temps après le départ de Patrick Goudou, qui avait officié en qualité de directeur exécutif pendant toutes ces années.

Patrick peut être fier de son travail et des résultats obtenus au sein de l'Agence au cours de cette décennie. Au départ simple organisme de réglementation, de certification et de surveillance dans le domaine de la navigabilité, l'AESA a progressivement élargi sa portée pour finalement englober tous les aspects de la sécurité aérienne et occupe aujourd'hui une place centrale incontestée dans le système européen de sécurité aérienne, assurant en collaboration avec de nombreux autres acteurs l'amélioration continue des normes de sécurité européennes.

Depuis 2003, l'AESA a développé un régime réglementaire applicable à trente pays et est parvenue à asseoir sa crédibilité et sa réputation parmi les principaux organismes qui se partagent la scène mondiale de réglementation de la sécurité. Cette réussite doit beaucoup à l'engagement personnel et au travail acharné de Patrick Goudou. Lors de sa nomination il y a dix ans, il ne pouvait imaginer l'ampleur et la complexité des défis qui l'attendaient; aussi, son parcours si efficace au fil de ces dix années représente un accomplissement de taille. La santé et l'énergie de notre organisme témoignent de son dévouement et du potentiel qu'il a su insuffler à sa fonction. Je parle au nom de l'ensemble du conseil d'administration qui lui exprime sa sincère gratitude et souhaite bonne chance à Patrick dans tous ses projets à venir.

En mars 2013, le conseil a choisi Patrick Hy, alors directeur exécutif de l'entreprise commune SESAR, pour succéder à Patrick Goudou à compter du 1^{er} septembre. Ce nouveau Patrick reprendra les rênes de l'AESA au moment où l'organisme amorce une nouvelle phase de développement. L'essentiel de la structure de réglementation initiale est aujourd'hui en place et l'Agence opère en qualité d'organisme de réglementation à temps plein, en alignant toujours plus ses activités sur un plan européen de sécurité aérienne complet qui identifie les principaux risques au regard d'une large diversité de données et d'autres éléments probants mis à la disposition de l'Agence. Cette approche s'accorde avec les pressions exercées par les politiciens et l'industrie en faveur d'un ciblage des ressources disponibles aussi efficace que possible dans un climat économique difficile; et visant à éviter la «sur-réglementation» de façon à ne pas fragiliser la compétitivité de l'industrie de l'UE, sans pour autant mettre la sécurité en péril.

Ce rapport annuel illustre clairement l'ampleur et la profondeur des activités menées par l'Agence. La gestion de l'organisme est assurée avec brio par notre personnel basé à Cologne, dont l'expertise et l'engagement viennent renforcer sa capacité à affronter cette nouvelle phase en toute confiance. Pour sa part, le conseil d'administration continuera d'apporter son soutien et ses conseils à Patrick Ky dans ses efforts pour mettre à profit l'héritage remarquable laissé par son prédécesseur.

Michael Smethers
Président du conseil d'administration

Introduction du directeur exécutif

L'AESA vit actuellement un tournant important de son existence: l'Agence fête ses dix ans d'excellence au service de la sécurité aérienne en Europe. Créée le 15 juillet 2002 par le biais d'un règlement du Conseil et du Parlement européens, l'AESA est devenue opérationnelle dès 2003. Aujourd'hui, 10 ans plus tard, l'Agence occupe le centre de la scène européenne de la sécurité aérienne dans divers domaines allant de la navigabilité à la gestion du trafic aérien.

Cet anniversaire survient au cœur d'une époque critique pour l'industrie aéronautique au regard de l'environnement économique mondial difficile. Pourtant, les attentes pesant sur l'AESA sont aujourd'hui plus importantes que jamais. L'industrie poursuit sa progression rapide et les technologies en cours de développement et de certification formeront probablement la pierre angulaire du système aéronautique des décennies à venir.

En 2012, l'AESA est allée de l'avant et a poursuivi ses efforts pour développer une structure solide et durable afin de garantir la sécurité aérienne dans le ciel européen et au-delà. Un nouveau concept de normalisation a été mis en œuvre. Grâce à sa démarche de surveillance continue, l'Agence se trouve aujourd'hui dans une position plus favorable pour déterminer la fréquence, le champ d'application et la portée des inspections de normalisation requises.

L'AESA a également renforcé davantage ses activités dans des domaines de compétences récemment acquis, notamment en matière de normalisation de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. L'AESA s'est particulièrement attachée à soutenir les parties prenantes lors de l'entrée en vigueur de nouvelles règles européennes applicables aux opérations aériennes en octobre 2012.

Dans l'intervalle, le système interne de comptes-rendus d'événements (IORS) est devenu pleinement opérationnel courant 2012, et reçoit aujourd'hui entre 80 et 100 comptes-rendus par semaine. La base de données IORS, qui centralise les événements signalés ainsi que chaque décision et action de suivi, est un outil essentiel pour la prise de décisions de sécurité fondées sur les données.

L'année 2012 a également été marquée par la validation de la troisième édition du plan européen de sécurité aérienne (EASp). Produit par l'AESA, l'EASp met fin au cycle de gestion de sécurité, en reliant les problèmes de sécurité de haut niveau à l'échelle européenne à des actions et initiatives visant à atténuer les risques sous-jacents. La mise en œuvre de la gestion de la sécurité est un outil efficace pour toutes les parties concernées. Elle permet aux organismes de mieux connaître les risques potentiels auxquels ils sont confrontés et de mieux comprendre les impacts de ces risques sur leurs activités quotidiennes. De même, les autorités bénéficient d'une orientation plus efficace de leur supervision ainsi que d'une amélioration du rendement et de la productivité.

Les résultats positifs de ces dernières années en matière de sécurité, y compris en 2012, ne doivent pas remettre en question les ressources requises par les organismes de réglementation et les autorités de supervision pour remplir leur mission. En effet, il demeure un risque majeur et un problème principal: la réduction des effectifs des organismes de supervision en conséquence de pressions économiques.

Ces difficultés suscitent de nouvelles réflexions au sein de l'Agence. En mettant à profit les réalisations de 2012, nous œuvrons à la simplification et à l'amélioration de l'harmonisation des règlements, en insistant particulièrement sur certains segments, notamment l'aviation générale. Nous cherchons également à éviter les doubles emplois par l'amélioration de nos structures, à mettre en œuvre des accords bilatéraux avec d'autres régions — ce qui donnera lieu à d'importantes économies — et à poursuivre nos travaux de mise en œuvre d'une gestion de la sécurité fondée sur les risques au moyen d'outils tels que l'IORS.

Patrick Goudou
Directeur exécutif

Table des matières

INTRODUCTION DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	2
INTRODUCTION DU DIRECTEUR EXÉCUTIF.....	3
TABLE DES MATIÈRES.....	4
INTRODUCTION.....	6
L'AGENCE	7
STRUCTURE ORGANISATIONNELLE	8
PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS 2012.....	9
CONTRÔLE INTERNE ET ATTÉNUATION DES RISQUES	10
ACTIVITÉS DE L'AGENCE	12
1. SÉCURITÉ	12
A. STRATEGIE DE SECURITE ET EASP	12
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>12</i>
<i>Principales réalisations en 2012.....</i>	<i>12</i>
B. ANALYSES ET RECHERCHE EN MATIERE DE SECURITE	13
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>13</i>
<i>Principales réalisations en 2012.....</i>	<i>13</i>
2. RÉGLEMENTATION.....	17
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>17</i>
<i>Principales réalisations en 2012.....</i>	<i>17</i>
3. SUPERVISION.....	18
A. SUPERVISION DE LA SECURITE DES PRODUITS.....	18
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>18</i>
<i>Principales réalisations en 2012.....</i>	<i>19</i>
B. AGREMENTS D'ORGANISME	21
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>21</i>
<i>Principales réalisations en 2012.....</i>	<i>21</i>
C. INSPECTIONS DES ÉTATS MEMBRES	23
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>23</i>
<i>Principales réalisations en 2012.....</i>	<i>23</i>
D. OPERATEURS.....	25
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>25</i>
<i>Principales réalisations en 2012.....</i>	<i>25</i>
4. DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL	27
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>27</i>
<i>Principales réalisations en 2012.....</i>	<i>27</i>
5. ACTIVITÉS DE SOUTIEN	28
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>28</i>
<i>Principales réalisations en 2012.....</i>	<i>28</i>
<i>Services de gestion des demandes et des marchés</i>	<i>28</i>
<i>Services financiers.....</i>	<i>28</i>
<i>Services juridiques.....</i>	<i>29</i>

<i>Communications</i>	29
<i>Ressources humaines</i>	29
<i>Formation générale et technique</i>	32
ANNEXES	34
ANNEXE 1: DECLARATION D'ASSURANCE DE L'ORDONNATEUR	35
ANNEXE 2: ÉTUDES ET PROJETS DE RECHERCHE EN 2012	36
ANNEXE 3: DECISIONS, AVIS ET NPA EN 2012	37
ANNEXE 4: RESULTATS FINANCIERS DE L'AGENCE EN 2012 (EXECUTION DU BUDGET DE L'AESA)	39
ANNEXE 5: PROCEDURES D'ACHAT AMORCEES ET/OU FINALISEES EN 2012	45
ANNEXE 6: ÉVOLUTION ET CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DES EFFECTIFS	50
ANNEXE 7: INDICATEURS DE PERFORMANCE CLES	52
ANNEXE 8: CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AESA	59
ANNEXE 9: LISTE DES ACRONYMES	62

Introduction¹

En 2012, l'Agence a poursuivi le renforcement de ses activités dans le cadre de ses nouvelles attributions et responsabilités, notamment dans le domaine des inspections de normalisation en matière de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (GTA/SNA), y compris l'examen de la conformité du gestionnaire du réseau. Une activité parallèle a été initiée afin de préparer la section à prendre la direction de la supervision du fournisseur du système EGNOS, l'ESSP.

Parallèlement, l'Agence a renforcé et favorisé son rôle de clé de voûte de la stratégie de l'Union européenne en matière de sécurité aérienne, en particulier en ce qui concerne les pays des Balkans occidentaux, les pays méditerranéens et l'Asie centrale. L'AESA a également apporté son soutien aux programmes communautaires mis en place dans les régions Asie-Pacifique et Afrique.

L'Agence a également poursuivi la promotion de sa stratégie de communication en continuant à organiser des forums et des ateliers permettant d'interagir avec les acteurs industriels et les autorités. La conférence annuelle de l'Agence consacrée à la sécurité s'est intéressée aux performances reposant sur la supervision et à l'affectation des ressources dans des domaines prioritaires au sein d'un environnement financier restreint.

L'Agence a également déployé ses efforts en vue d'une amélioration continue:

- outre l'obtention en 2010 de sa certification selon la norme ISO9001:2008, l'AESA a amorcé le cycle d'amélioration continue de son IMS dans l'optique de renouveler son certificat chaque année;
- en février 2012, l'IORS est pleinement entré en service et reçoit aujourd'hui entre 80 et 100 comptes-rendus par semaine;
- le 1^{er} août, l'Agence a adopté la politique intitulée «Code de conduite du personnel de l'AESA», et notamment les règles relatives à la «prévention et l'atténuation des conflits d'intérêts».
- le nouveau concept de normalisation repose sur une approche de surveillance continue, via l'identification, la collecte et l'analyse d'informations relatives à la sécurité et aux activités;
- dans le domaine de l'externalisation de la certification, la deuxième phase de la procédure d'achat pour les autorités aéronautiques nationales (NAA) et les entités qualifiées (QE) a été réalisée avec succès. De nouveaux contrats-cadres de service ont été signés avec 15 NAA et 10 QE.
- mise en place du comité éthique pour appuyer le processus garantissant que les décisions ou le jugement des membres du personnel de l'Agence ne sont pas influencés par leurs intérêts privés.
- les installations des locaux de l'Agence à Bruxelles ont été encore agrandies afin de faciliter les activités de coordination avec les autres institutions européennes locales et avec Eurocontrol.

¹ Le rapport général annuel de l'Agence pour l'année 2012 a été établi conformément à l'article 57 du règlement (CE) n° 216/2008 (le règlement de base). Il est structuré en fonction des principales activités de l'Agence et décrit la manière dont l'Agence a mis en œuvre le programme de travail 2012. Comme le montrent les tableaux récapitulatifs de chaque activité, pratiquement tous les objectifs définis dans le programme de travail 2012 ont été atteints fin 2012.

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

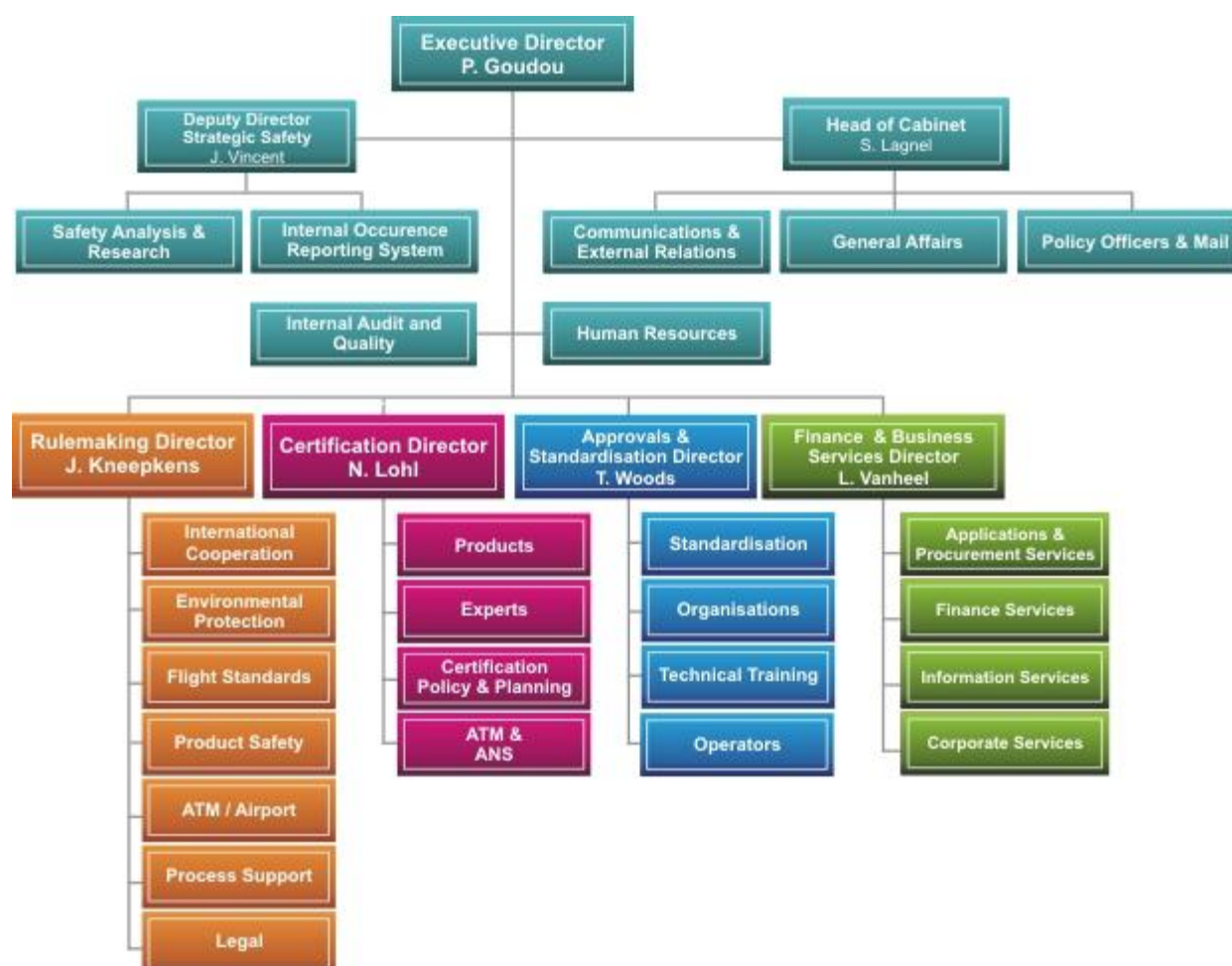
Le transport aérien constitue l'un des modes de transport les plus sûrs. Étant donné que le trafic aérien continue de croître, il est nécessaire que des efforts communs soient déployés au niveau européen en vue de maintenir la sécurité et la durabilité du transport aérien. L'Agence élabore des règles 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.

Nos tâches

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

- la réglementation: la rédaction 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 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 la Communauté européenne;
- la coordination des programmes de sécurité, la collecte de données, l'analyse et la recherche pour améliorer la sécurité aérienne.

Structure organisationnelle



État: décembre 2012

Principaux événements 2012

Événement	Date
Organisé/co-organisé par l'AESA	
Conférence de l'AESA sur la supervision de la sécurité: gestion de la sécurité dans un environnement réglementaire fondé sur les performances	10-11 octobre
1 ^{er} sommet pour la mise en œuvre et l'examen du plan européen de sécurité aérienne (EASp)	29 mai
2 ^e sommet pour la mise en œuvre et l'examen du plan européen de sécurité aérienne (EASp)	16 novembre
Conférence sur les SGS dans la partie-M et la partie-145	13 décembre
Conférence de l'AESA sur les futures règles applicables aux aéroports	21-22 mai
6 ^e Rotorcraft Symposium	5-6 décembre
1 ^{er} séminaire d'aviation générale	29-30 octobre
Conférence sur la surveillance des données de vol des exploitants européens (EOFDM)	12 janvier
7 ^e réunion de normalisation de l'AESA consacrée au règlement applicable au personnel navigant	31 mai
Organisé à l'échelle internationale/de l'Union européenne	
Troisième conférence sur les questions relatives à l'aviation transatlantique	26-28 juin
12 ^e conférence de l'OACI sur la navigation aérienne	19-30 novembre

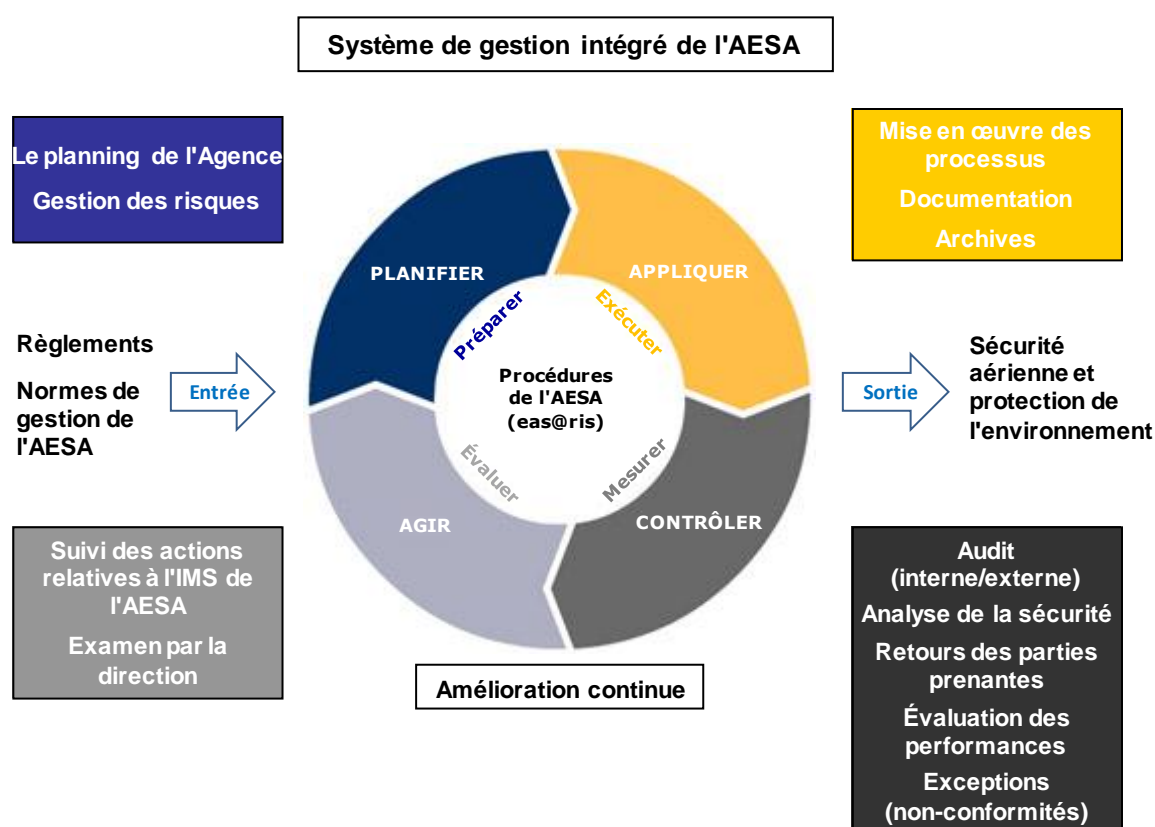
Contrôle interne et atténuation des risques

➤ Contrôle interne

En 2012, suite à la certification de son système de gestion intégré (IMS) selon la norme ISO9001:2008 en 2010, l'AESA a amorcé le cycle d'amélioration continue de son IMS dans l'optique de renouveler chaque année son certificat ISO9001.

L'IMS de l'AESA se fonde sur des normes de gestion adoptées par le conseil d'administration de l'Agence en 2008, tel que le stipule l'article 38 du règlement financier. Ces normes sont issues de normes de contrôle internes développées par la Commission européenne et des normes internationales ISO9001:2008. Ce système constitue une référence tant pour le contrôle interne que pour l'amélioration continue.

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



➤ Atténuation des risques

L'Agence a également mis en œuvre un processus d'évaluation annuelle des risques, dont le but est d'identifier les risques de niveau élevé par un macro processus. Les risques sont évalués en fonction de leur probabilité de survenue et de leur impact potentiel. Pour l'année 2012, le tableau suivant présente les risques importants identifiés et les actions entreprises ou réalisées pour minimiser leur impact.

Risques	Principales actions d'atténuation réalisées/initiées en 2012
Processus de gestion	
Mise à disposition inadaptée de ressources par rapport aux tâches existantes et nouvelles (extension des compétences) de l'Agence.	Planification appropriée, système de prévision, système d'information pour identifier et justifier les ressources nécessaires. Mettre en évidence les liens entre les tâches et les ressources humaines/financières.
Processus de supervision de la sécurité de l'organisation et des produits	
Problèmes de sécurité non réglés au moment de la certification, de la validation, de l'agrément des conditions de vol causant l'écrasement d'un aéronef.	Ressources suffisantes (effectifs, qualification du personnel, budget d'externalisation, de déplacement et autres) permettant aux équipes de certification d'exécuter leur travail de supervision de la certification au niveau décrit dans le Document de planification des ressources de certification. Procédures de travail réelles pour des activités de certification, dont les contrôles appropriés. Capacité à fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements; Formation continue dispensée au personnel technique afin d'assurer une compétence continue; Contrôle efficace des services fournis par les NAA.
Problèmes de sécurité non réglés donnant lieu à des conséquences catastrophiques en raison de la non publication d'une directive de navigabilité ou d'actions correctives insuffisantes, délai de conformité inadapté spécifié par une directive de navigabilité.	Ressources suffisantes (effectifs, qualification du personnel, budget d'externalisation, de déplacement et autres) permettant aux équipes de certification d'exécuter leur travail de supervision de la certification au niveau décrit dans le Document de planification des ressources de certification; Capacité à fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements; Formation continue dispensée au personnel technique afin d'assurer une compétence continue; Système efficace de comptes-rendus d'événements; Contrôle efficace des services fournis par les NAA.
Système de comptes-rendus d'événements inadapté et traitement inefficace des comptes-rendus d'événements discréditant le maintien de la navigabilité des produits et entraînant des accidents ou événements graves prévisibles.	Promotion d'un système de comptes-rendus d'événements et d'une «culture juste»; Système de comptes-rendus efficace assurant la traçabilité de tous les événements et des actions importantes; Procédures de travail réelles pour l'analyse de rapports d'événement et spécification des actions nécessaires, dont les contrôles appropriés. Capacité à fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements; Formation continue dispensée au personnel technique afin d'assurer une compétence continue; Contrôle efficace des services fournis par les NAA.

Activités de l'Agence

1. Sécurité

a. Stratégie de sécurité et EASP

Objectif et périmètre d'action

L'Agence continue de diriger la coordination et la complémentarité des efforts déployés par les États membres de l'Union européenne pour la mise en œuvre des exigences fixées par l'OACI concernant les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour l'industrie et les programmes de sécurité de l'État (PSE) des États contractants de l'OACI.

La répartition des rôles entre les institutions européennes et les États membres, telle que décrite dans le règlement de base, souligne l'importance essentielle de la coopération pour assurer la mise en œuvre de la gestion de la sécurité. Une approche régionale (à l'échelle de l'Europe) en matière de principes de gestion de la sécurité vient compléter les travaux menés à l'échelle des États.

Un Comité consultatif européen sur la sécurité aérienne (EASAC), avec des représentants de l'AESA, de tous les secteurs industriels, d'Eurocontrol, de la DG Move, de l'organe d'évaluation des performances (PRB) et des États membres, guide la mise en œuvre de cette approche régionale.

Principales réalisations en 2012

L'approche proposée pour la sécurité aérienne européenne se fonde sur trois éléments:

- un ensemble de politiques et d'objectifs (la stratégie), qui forme la Communication au Conseil et au Parlement européen;
- un ensemble intégré de règlements et d'activités visant à l'amélioration de la sécurité (le programme), présenté en annexe de la Communication susmentionnée;
- une évaluation des questions de sécurité de haut niveau et le plan d'action correspondant (les plans de sécurité).
 - Le plan européen de sécurité aérienne (EASp)

L'EASp est le produit documenté d'une approche des risques pour la sécurité qui se veut proactive et fondée sur les données afin de faciliter la gestion de la sécurité en Europe. Ce plan vient compléter les règlements et enquêtes de sécurité existants.

Cette année s'est achevée avec la validation par le conseil d'administration de la troisième édition de l'EASp couvrant la période comprise entre 2013 et 2016. Il a été élaboré en suivant la même méthodologie utilisée pour produire les éditions précédentes. Par conséquent, les principaux domaines à risque n'ont pas été modifiés.

À l'instar des éditions précédentes, cette troisième édition du plan de sécurité aborde trois grands thèmes: les problèmes systémiques, opérationnels et émergents. Les risques identifiés dans ces domaines sont atténués par les actions de sécurité entreprises par toutes les parties prenantes. Tous les partenaires travaillent en collaboration, rationalisent leurs activités et unissent leurs efforts en vue de réduire davantage les taux d'accidents que nous enregistrons.

En outre, cette troisième édition comporte deux activités parallèles:

- a. D'une part, elle fournit un compte-rendu de l'état d'avancement des 103 actions en cours élaborées en 2011.
- b. D'autre part, elle élargit la liste initiale des actions proposées dans l'édition précédente en y intégrant 15 nouvelles actions. Ces nouvelles actions ont fait l'objet d'un examen par l'EASAC et les États avant d'être incluses dans le cadre existant.

À ce jour, 35 États membres ont officialisé leur engagement à mettre en œuvre de manière volontaire le plan de sécurité en désignant un point de convergence. Ces États comptent notamment des États non membres de l'UE mais membres de la CEAC. Tout au long de l'année, un compte-rendu a été régulièrement transmis aux points de convergence afin de leur communiquer l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions du plan de sécurité. Vingt-deux (22) comptes-rendus ont été reçus en 2012.

b. Analyses et recherche en matière de sécurité

Objectif et périmètre d'action

Le travail d'analyse de la sécurité est double. En interne, l'analyse de sécurité constitue le fondement pour déterminer des actions et des politiques devant être prises en considération par le Comité interne de sécurité (ISC) de l'Agence; en externe, l'analyse de sécurité sert de base d'appui, de coopération et d'information concernant les questions de sécurité relatives aux risques. Les fonctions soutenant le travail sont les suivantes:

- l'analyse de la sécurité: évaluations, réalisation d'études et établissement de rapports;
- les enquêtes: diffusion et suivi des recommandations en matière de sécurité, ainsi que développement de moyens de coopération;
- l'amélioration continue: faciliter et promouvoir les initiatives de sécurité aérienne;
- la préparation, l'utilisation et la diffusion des informations découlant de fonctions techniques (rapports sur les défaillances, politique de gestion des facteurs humains, analyse opérationnelle des données de vol, système de gestion de la sécurité, promotion de la prévoyance et de la sécurité);
- le système interne de comptes-rendus d'événements: pour fournir un point d'entrée et une interface uniques et traiter les incidents liés à la sécurité signalés à l'Agence.

L'analyse de sécurité fournit une large gamme d'analyses et de conseils de sécurité, tant aux parties internes qu'externes. Elle soutient également les activités de communication de l'AESA avec les parties prenantes.

En 2012, l'accent a été mis sur l'élaboration d'un système d'information sur les recommandations de sécurité, le déploiement complet d'un système interne de comptes-rendus d'événements et l'intégration de la section Informations de sécurité au sein du département IORS.

Principales réalisations en 2012

L'extension de l'utilisation des données de sécurité a permis la mise en œuvre d'objectifs de détection de tendances et de signes précurseurs pour éviter des futurs accidents. Des accords internationaux pour le partage des données ont fait l'objet d'un débat dans le but d'améliorer la coopération. De nouveaux outils ont été fournis pour accroître la disponibilité et la qualité des données de sécurité au

sein de l'Agence. La transition vers le système ECCAIRS 5 de collecte et de stockage des données d'événements a été effectuée.

Un nouveau chapitre, portant sur la sécurité dans les aéroports, a été ajouté au rapport annuel sur la sécurité de l'Agence (ASR). Au regard de l'accord de coopération entre l'Agence et EUROCONTROL, le rapport annuel sur la sécurité (ASR) comprenait pour la deuxième fois un composant GTA. Le réseau d'analystes a commencé à démontrer sa valeur ajoutée dans l'exercice de sa fonction principale d'appui à l'EASp et aux équivalents nationaux. Les informations essentielles relatives aux risques pour la sécurité aérienne sont actuellement mises en commun et des activités ont été amorcées dans les domaines du développement d'un mécanisme de classification des risques, des indicateurs de performance de sécurité ainsi qu'autour de plusieurs questions opérationnelles.

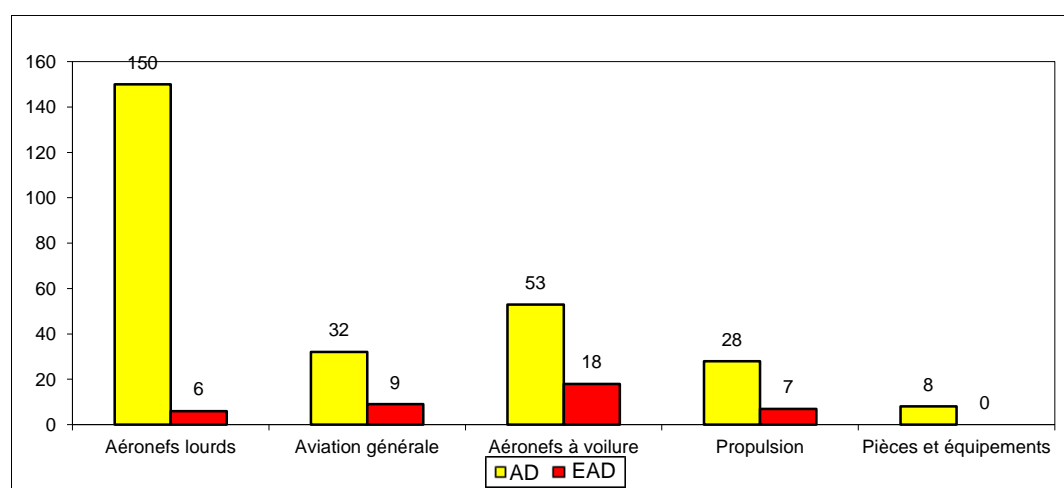
À l'issue d'un déploiement progressif, l'IORS est pleinement opérationnel depuis février 2012. Vers la fin de l'année 2012, des signes de stabilité indiquaient que le système recevait environ 80 à 100 comptes-rendus par semaine. Le mini-site de l'IORS, disponible sur l'internet, fournit aux parties prenantes des informations détaillées concernant l'IORS. En outre, des activités ont été entreprises afin de contribuer à l'amélioration des comptes-rendus et à la clarification des rapports hiérarchiques.

Au cours de l'année passée, les principaux avantages de l'IORS — visibilité du processus en boucle fermée et traçabilité des mesures prises par l'Agence — se sont concrétisés. La mise au point et l'amélioration du processus et des outils font partie du fonctionnement routinier du système. L'utilité des données a été démontrée grâce au soutien apporté à plusieurs études de sécurité.

Les informations de sécurité sont utilisées pour assurer la supervision du maintien de la navigabilité des produits, des pièces et des équipements, conçus ou en service dans des États membres de l'UE et des 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 sur <http://ad.easa.europa.eu/>.

En 2012, le nombre de publications associées aux informations de sécurité était le suivant: 319 AD et 33 EAD. Les détails correspondants sont présentés dans l'histogramme ci-après:



27 SIB ont également été publiés: il est à noter que, si la majorité de ces bulletins concerne des questions de navigabilité, 10 s'intéressent également à des questions opérationnelles (par exemple, les cendres volcaniques, les vols de contrôle fonctionnel, la disponibilité du système EGNOS, etc.) et 8 portent sur les pièces présumées non approuvées.

L'une des principales réalisations en 2012 a été la mise en œuvre du logiciel du système d'information relatif aux recommandations de sécurité qui vise à regrouper toutes les recommandations. Sur l'année, 94 nouvelles recommandations de sécurité définitives ont été adressées à l'AESA et 210 recommandations ont reçues une réponse, dont 116 constituaient des réponses de clôture.

De plus, l'Agence a pris part à d'importantes enquêtes telles que celle portant sur l'amerrissage de deux EC225 d'Eurocopter dans la Mer du Nord les 10 mai et 22 octobre 2012, tous deux victimes d'une défaillance similaire de l'arbre vertical de la roue conique dans la boîte à engrenages principale, menée par l'Air Accident Investigation Branch au Royaume-Uni. Elle a également participé à l'enquête collective organisée suite à l'accident du MD-11 survenu après un rebondissement à l'atterrissage le 27 juillet 2010 à Riyad, menée par l'Autorité générale de l'aviation civile d'Arabie saoudite, et a prodigué ses conseils lors de l'enquête portant sur l'accident généré par une explosion du rotor de l'A380 Rolls Royce Trent 900 le 4 novembre 2010 survenue pendant son survol de l'Indonésie, menée par l'Australian Transportation Safety Board.

Au cours de l'année 2012, l'AESA a reçu 112 projets de comptes-rendus à commenter et a transmis des commentaires effectifs à l'autorité chargée de l'enquête dans 51 cas.

L'Agence a également soutenu l'activité de la Commission européenne, du Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité et du groupe chargé des accidents de la CEAC, en proposant régulièrement des comptes-rendus et des informations, notamment en ce qui concerne la politique de protection des informations de sécurité élaborée par l'OACI et la mise en place et l'évolution d'un répertoire central de l'UE consacré aux recommandations de sécurité.

➤ Enseignements tirés des initiatives de sécurité

L'initiative européenne de sécurité stratégique (ESSI) est un partenariat fondé sur le volontariat entre l'AESA, d'autres autorités et l'industrie. L'ESSI se compose de l'équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale (ECAST), de l'équipe européenne pour la sécurité en hélicoptère (EHEST) et de l'équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale (EGAST). Depuis 2010, le travail de l'ESSI est lié au plan européen de sécurité aérienne (EASp). Un échantillon des résultats de l'année 2012 est présenté ci-après.

L'ECAST a soutenu la 2^e édition du plan d'action européen pour la prévention des incursions sur piste (EAPPRI) et a contribué à l'élaboration de la première édition du plan d'action européen pour la prévention des sorties de piste (EAPPRE) publié par Eurocontrol. L'ECAST a également développé un programme de formation à la gestion des ressources des aires de trafic destiné au personnel au sol, et a contribué à l'élaboration de la 1^{ère} édition du manuel des opérations au sol (IGOM) de l'IATA.

L'EHEST a produit une boîte à outils de gestion de la sécurité fondée sur la partie-ORO du nouveau règlement de l'UE relatif aux opérations aériennes publié en octobre, et a publié des brochures de sécurité et des vidéos consacrées à la perte de contrôle en conditions de visibilité réduite, à l'état d'anneau tourbillonnaire et à la perte d'efficacité du rotor anticouple.

L'EGAST a produit des vidéos consacrées à la perte de contrôle, à l'erreur humaine et à l'utilisation de parachutes, ainsi que des brochures de sécurité consacrées à la prévention des collisions, à la prise de décisions des pilotes et aux prévisions météorologiques, et a assuré la promotion de publications nationales à l'échelle européenne.

Recherche

En tenant compte des priorités essentielles 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 en 2012 ses besoins et ses demandes de nouvelles propositions de projets et intégré le retard accumulé au cours des années précédentes dans l'ambitieux plan de recherche AESA 2012-2014. Ce plan comprend des propositions et demandes de projets issues du programme de réglementation, des projets suggérés par les recommandations de sécurité, les projets demandés par la direction de la certification ainsi que des propositions formulées par l'ESSI et le groupe consultatif européen sur les facteurs humains (EHFAG).

L'Agence collabore étroitement avec la Commission européenne en ce qui concerne les activités de recherche communautaires ayant un impact sur le système de l'AESA [septième programme-cadre (PC7), sous-thème 7.1 Aéronautique et transport aérien, et le nouveau programme-cadre «Horizon 2020»]. Dans ce contexte, l'Agence a participé à l'élaboration d'un calendrier de recherche et d'innovation stratégique (SRIA) en prenant la responsabilité de co-présider le groupe de travail sur la sûreté et la sécurité et en apportant sa contribution aux autres groupes de travail du SRIA. Le SRIA a été publié et remis à la Commission lors d'un événement spécial de l'ACARE organisé à l'occasion du Salon aéronautique international de Berlin en septembre 2012. En lien avec cette activité, l'Agence, avec le concours d'Eurocontrol, a soumis avec succès une proposition au programme de travail PC7 2013 concernant une mesure de soutien coordonné visant à élaborer une plateforme de regroupement des recherches technologiques et institutionnelles sur la sécurité – OPTICS. Le personnel de l'AESA a participé activement aux comités d'évaluation du programme-cadre CE et aux conseils consultatifs des projets.

De plus, l'AESA a fait le lien entre les initiatives technologiques à grande échelle SESAR et CLEAN SKY. Au cours de l'année 2012, l'Agence a également participé aux activités du conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE).

Une liste des études et projets de recherche réalisés en 2012 est fournie à l'**Annexe 2**.

2. Réglementation

Objectif et périmètre d'action

L'Agence gère et coordonne la préparation de la législation de l'UE relative à la réglementation de la sécurité de l'aviation civile et la compatibilité avec l'environnement. Dans ce contexte, l'AESA émet des avis destinés à la Commission européenne et adopte des spécifications de certification, des moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation.

En 2012, l'Agence a poursuivi ses activités de rédaction de la législation et des assouplissements y afférents afin de compléter cet ensemble de règlements. La production en temps opportun de règles de navigabilité (sécurité et protection de l'environnement) est restée un défi de taille en 2012.

L'Agence a publié 22 décisions et 6 avis en 2012. La liste complète des décisions, avis et avis de proposition de modification est fournie à l'**Annexe 3**.

Principales réalisations en 2012

Le 27 novembre 2012, l'Agence a publié l'avis 06/2012. Cet avis contient des modifications aux modalités d'exécution applicables à la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans un État membre de l'Union européenne (partie-M) ainsi qu'un nouvel ensemble d'exigences applicables à la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés par des exploitants de l'UE (partie-T). En outre, cet avis contient des modifications apportées au règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission relatif aux opérations aériennes.

Le développement de la future «norme technique» applicable à l'aviation générale a progressé en 2012.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, l'Agence a apporté sa contribution au programme de travail CAEP9 en développant de nouvelles normes applicables au CO₂ et aux particules afin d'améliorer les aspects climatologiques et sanitaires de l'aviation, tout en s'attachant à tenir à jour les exigences de niveau de bruit afin de maintenir la capacité des aéroports faisant l'objet de restrictions sonores.

L'Agence a poursuivi son travail conformément aux huit ensembles de travaux prioritaires convenus en septembre 2009 avec la Commission et le conseil d'administration. Les ensembles de travaux ont été alignés sur les NPA et la nouvelle structure réglementaire proposée, en tenant compte en particulier des progrès effectués, des ressources internes et externes disponibles et de leurs compétences connexes.

À la suite de la publication des quatre premières annexes du règlement relatif au personnel navigant en 2011, les trois annexes restantes contenant les exigences relatives à la qualification des membres d'équipage de cabine (partie-CC), les exigences applicables aux autorités pour le personnel navigant (partie-ARA) et les exigences applicables aux organisations pour le personnel navigant (partie-ORA) ont été publiées au Journal officiel en mars 2012 [règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission].

Quant aux opérations aériennes, les annexes contenant les exigences applicables aux autorités en matière d'opérations aériennes, les exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes, les opérations de transport aérien commercial et les opérations nécessitant des agréments spécifiques (partie-ARO, partie-ORO, partie-CAT et partie-SPA) ont été publiées au Journal officiel en octobre 2012 [règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission].

En outre, au cours de l'année 2012, les avis relatifs à la partie-NCC (exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe), la partie-NCO (exploitations non commerciales d'aéronefs à

motorisation non complexe), la partie-SPO (exploitations spécialisées), la partie-FTL (limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos applicables au transport aérien commercial à bord d'avions) et la partie-TCO (exploitants de pays tiers) ont été publiés par l'Agence.

Dans le domaine de la gestion du trafic aérien (GTA)/des services de navigation aérienne (SNA), la consultation publique de l'avis préliminaire de proposition de modification (A-NPA) relatif à l'altitude de transition harmonisée dans l'espace aérien européen (HETA) a été amorcée en février 2012. Elle avait pour objet de collecter des données supplémentaires destinées à appuyer l'évaluation de l'impact réglementaire (RIA), et d'en présenter les résultats au comité du ciel unique à l'issue de cette consultation.

Après la publication de l'avis concernant les exigences applicables aux services de navigation aérienne (partie B) des règles européennes standardisées de l'air (SERA) (octobre 2011), l'Agence a continué à soutenir activement la Commission dans la préparation de la structure intégrée des parties A et B des SERA.

Le NPA 2012-18 relatif à l'octroi de licences et à la certification médicale des contrôleurs de la circulation aérienne a été publié en novembre 2012. Il aborde la question de l'octroi de licences et de la certification médicale des contrôleurs de la circulation aérienne et propose des exigences détaillées, accompagnées au besoin d'AMC/GM, applicables à tous les éléments régissant l'accès à cette profession aéronautique liée à la sécurité, ainsi qu'à l'exercice des prérogatives associées à la licence de contrôleur de la circulation aérienne.

En outre, l'avis de proposition de modification 2012-19 concernant la CS applicable à la communication, la navigation et la surveillance embarquées (CS ACNS) a été publié en novembre 2012 par l'Agence pour consultation. Il a pour but d'introduire de nouvelles spécifications de certification applicables à tous les aéronefs, qui comprendront toutes les normes de communication, de navigation et de navigabilité de la surveillance ainsi que des normes d'interopérabilité venant appuyer les demandes d'accès à l'espace aérien.

En ce qui concerne les aéroports, la plupart des travaux menés en 2012 visaient la publication de l'avis n° 01/2013 concernant le projet de règlement de la Commission relatif aux exigences applicables aux autorités, aux organismes et aux exploitations concernant les aéroports, publié en février 2013. Cet avis a reçu un accueil favorable de la part de la Commission et a fait l'objet d'un examen par le comité de l'AESA en début d'année. Cet avis a pour objet d'aider la Commission européenne à établir les modalités d'exécution (IR) applicables aux aéroports et à rendre les délibérations finales de l'Agence concernant cette question. Ces règles devraient être adoptées par la Commission européenne et entrer en vigueur d'ici la fin de l'année 2013, tel que stipulé dans le règlement de base.

3. Supervision

a. Supervision de la sécurité des produits

Objectif et périmètre d'action

L'Agence est responsable de la certification en matière de navigabilité et de la certification environnementale des produits, des pièces détachées et des équipements aéronautiques. Cette responsabilité inclut la certification initiale de nouvelles conceptions-types, ainsi que toute une série d'activités connexes, telles que les certifications de type supplémentaires, l'approbation de modifications apportées au certificat de type et de conception de réparation. De plus, elle couvre également les activités visant à assurer le maintien de la navigabilité des produits, des pièces détachées et des équipements certifiés tout au long de leur cycle de vie opérationnel. Cela comprend

une réaction dans un délai raisonnable en cas de problème de sécurité, ainsi que la publication et la diffusion des informations obligatoires utiles.

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

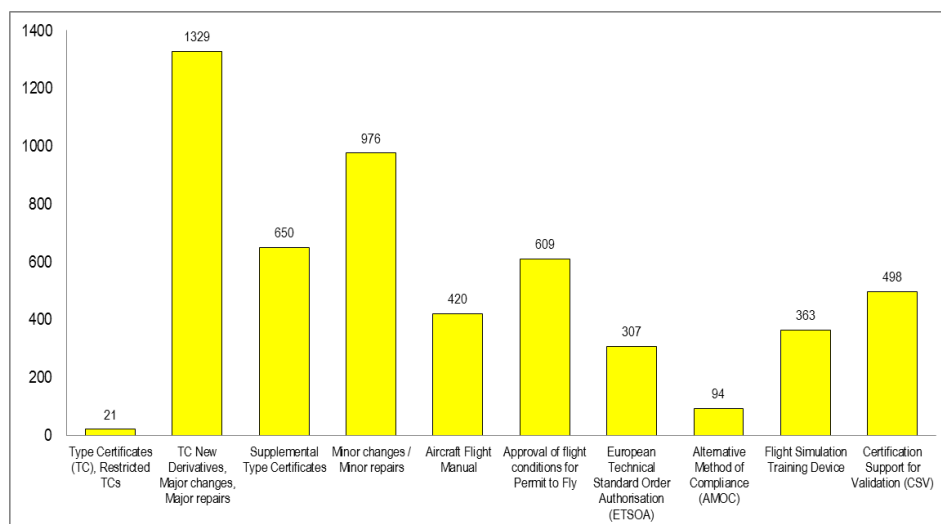
Principales réalisations en 2012

Dans le domaine de la navigabilité initiale, l'Agence est devenue responsable de la qualification des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD). Par rapport aux années précédentes, la nature de l'activité a changé et est passée d'un service à la demande des États membres à un élément obligatoire. Dans ce contexte, l'Agence a mis en place une équipe chargée de se mettre en rapport avec les parties extérieures et de gérer les projets externalisés, principalement en dehors de l'Europe. De plus, suite à la publication en 2011 de la nouvelle spécification de certification applicable aux avions légers de sport (CS-LSA), 2012 fut la première année de certification effective d'aéronefs relevant de cette nouvelle spécification de certification. Il est à noter que, dans le domaine de la navigabilité initiale, l'Agence a travaillé en étroite collaboration avec l'industrie au développement 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 deuxième atelier de certification avec l'industrie organisé en janvier. En outre, des événements spécifiques ont été proposés, tels que l'atelier ETSO, le premier séminaire d'aviation générale et le Rotorcraft Symposium. Par ailleurs, à la demande du conseil d'administration, le «groupe de travail industrie/AESA sur la stratégie de certification», ayant pour objet d'examiner la nécessité de perfectionner et de compléter la stratégie de certification, a présenté ses recommandations au directeur exécutif.

- Certification du type navigabilité et environnementale des produits, des pièces et des équipements aéronautiques
- Tendances des demandes reçues

Le nombre de nouvelles demandes transmises à l'Agence pour la certification de navigabilité et environnementale en 2012 (5 267) est resté stable. En revanche, par rapport à l'année précédente, ce nombre inclut également la qualification des FSTD. Les demandes de certification d'une nouvelle conception-type ont été reçues pour divers produits aéronautiques, notamment le jet d'affaires GVII-2 de Gulfstream Aerospace Corporation, l'aéronef à voilure tournante de taille moyenne SKYE SH09 de Marengo Swiss Helicopter et le turbomoteur Turbomeca TM800; sans compter un grand nombre de demandes issues du secteur de l'aviation générale. Le diagramme présente une répartition de la nature des demandes reçues:



- Principaux programmes de certification de type pluriannuel en cours

L'exécution de nombreux projets pluriannuels de certification de type s'est poursuivie en 2012, notamment avec l'Airbus A350, l'Airbus A320neo (visant à réduire la consommation de carburant et donc à améliorer la performance et l'efficacité de l'aéronef), le Falcon SMS 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 2012, 3 952 certificats ont été émis. Par rapport à l'année précédente, ce nombre inclut également la qualification des FSTD. Des certificats de type ont été octroyés entre autres pour le jet d'affaires long courrier GVI de Gulfstream, le Superjet 100 de Sukhoi (le premier aéronef russe transportant des passagers certifié par l'AESA), l'A400M d'Airbus (certificat de type restreint) et l'hélice FH385/FH386 de Ratier-Figeac (pour installation avec le moteur TP400 d'Europrop sur les avions A400M d'Airbus)

- Maintien de la navigabilité

En 2012, l'AESA a consacré plus de temps à la supervision du maintien de la navigabilité conformément à ses objectifs de sécurité, ainsi qu'à l'élargissement de la flotte d'aéronefs relevant de son système de maintien de la navigabilité. Au total, plus de 1 400 nouveaux aéronefs relevant directement du système de navigabilité de l'Agence ont intégré l'ensemble de la flotte d'aéronefs. La supervision de certains de ces types d'aéronef a nécessité plus de ressources que d'autres, selon l'expérience opérationnelle et les problèmes de sécurité identifiés.

- Tâches de certification liées aux exploitations

En ce qui concerne la préparation de la future mise en œuvre d'éléments OSD dans le processus de certification, deux projets (Falcon SMS et Airbus A350) ont été sélectionnés, en étroite collaboration avec les candidats, en tant que projets pilotes pour l'intégration d'éléments OSD dans le processus de certification.

b. Agréments d'organisme

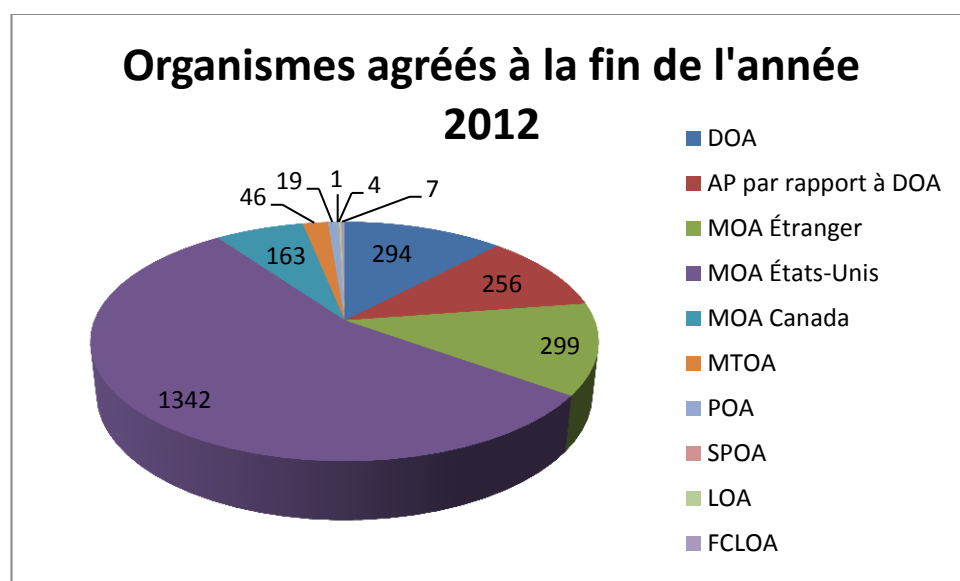
Objectif et périmètre d'action

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 sur le 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. En 2012, les activités d'agrément de l'Agence ont atteint leur maturité tant sur le plan de l'activité que des méthodologies.

Principales réalisations en 2012

Les activités d'agrément d'organismes ont suivi une croissance constante en 2012, 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/COA). La charge de travail en matière de surveillance de l'agrément de production européen unique d'Airbus (SPOA) a légèrement augmenté, y compris en dehors de l'Europe. Les chiffres se rapportant aux agréments d'organismes peuvent être résumés comme suit:

Organismes agréés au 31 décembre 2012



➤ **Agréments d'organisme de conception**

Au 31 décembre 2012, le nombre total de DOA délivrés a atteint 294, dont 227 ont été gérés par l'Agence et 67 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. 5 organismes supplémentaires ont été placés sous la responsabilité de chefs d'équipe de l'AESA en 2012, 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 du périmètre d'action concernant les DAO l'exige.

➤ **Agréments d'organismes de production**

Fin 2012, 19 POA de l'AESA au total ont été délivrés à des organismes de production étrangers et 1 POA unique a été délivré à Airbus. 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 en Chine et par Airbus au titre du SPOA en Europe. L'AESA a également contribué à mettre en œuvre les accords bilatéraux UE-États-Unis et UE-Canada dans le domaine de la production.

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

Dans le domaine des agréments d'organisme de maintenance/de maintien de la navigabilité, l'AESA commence à sous-traiter, dans la plupart des cas, les enquêtes techniques et la surveillance continue des organismes aux NAA des États membres. Un nombre limité d'agréments est pris en charge par les experts internes de l'Agence, afin de maintenir et de développer l'expertise et pour gérer de manière efficace les activités prises en charge par les NAA. L'AESA a contribué à la préparation d'une transition sans heurt des accords bilatéraux de maintenance existants aux nouveaux accords bilatéraux UE-États-Unis. Le premier agrément de CAMO étranger a été délivré par l'AESA en 2012.

Agréments d'organisme d'octroi de licences à l'équipage de conduite

Au cours de l'année 2012, la section FCL OA a commencé à coordonner ses activités avec celles des principales NAA et à apporter son assistance pour résoudre les divers problèmes liés à la réglementation à paraître. Les processus de mise en œuvre des FCL OA ont été définis. Des consignes de travail et des documents d'orientation ont été produits pour les organismes de formation des pilotes et les centres aéromédicaux. Plusieurs chefs d'équipe FCL OA ont été recrutés. En outre, les spécifications techniques et les estimations de la charge de travail à externaliser ont été finalisées. En décembre 2012, les entités qualifiées pour les organismes de formation des pilotes et 3 NAA chargées de la surveillance des centres aéromédicaux ont été sélectionnées. Fin décembre, les FCL OA ont repris la supervision de 15 organismes de formation des pilotes précédemment agréés par les États membres, pour lesquels 7 confirmations d'agréments ont été délivrées. L'internalisation des activités a été accélérée en raison d'une réduction imprévue de la capacité des prestataires de services à exécuter les tâches confiées. Le transfert de 5 organismes auprès de chefs d'équipe de l'AESA a été avancé et a eu lieu en 2012. D'autres transferts sont prévus pour intervenir progressivement à mesure que les chefs d'équipe des ATO chargés des FCL OA rejoindront cette section ou si les prestataires de services ne sont pas en mesure de gérer l'intégralité de la charge de travail.

Agréments de GTA/SNA

L'activité principale de cette nouvelle section consistait à l'époque à coordonner ses procédures avec celles de la Commission pour exécuter la supervision du gestionnaire du réseau. Ces procédures ont été mises en place courant 2012 et sont désormais intégrées dans l'IMS. Le respect des exigences applicables par le gestionnaire du réseau a fait l'objet d'une évaluation complète.

Une activité parallèle a été initiée afin de préparer la section à prendre 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 françaises et belges et à participer aux audits et au transfert final de la responsabilité de supervision à l'AESA en novembre 2012.

En février 2012, la section Agréments d'organisme de GTA/SNA a repris la responsabilité de supervision d'un organisme américain de formation des ATCO auprès de la NSA norvégienne. Un premier audit a eu lieu en juin 2012.

La nouveauté de cette section et de ses objectifs a impliqué la poursuite du développement de nouveaux processus, formulaires et procédures, de même que le recrutement de nouveaux effectifs.

c. Inspections des États membres

Objectif et périmètre d'action

L'Agence a assuré le suivi de la mise en œuvre uniforme et effective de la législation de l'Union par les autorités compétentes des États membres, par l'intermédiaire d'inspections de normalisation. Ces inspections peuvent également inclure des enquêtes menées dans des organismes, sous la supervision directe des autorités compétentes à des fins d'échantillonnage.

Le 2 février 2012, le règlement (UE) n° 90/2012² a modifié le règlement n° (CE) 736/2006³ afin d'élargir l'applicabilité des méthodes de travail pour l'exécution d'inspections de normalisation, outre la navigabilité initiale et le maintien de la navigabilité, dans les domaines suivants:

- Opérations aériennes
- Inspections au sol (inspections SAFA)
- Personnel navigant
- Contrôleurs de la circulation aérienne
- Gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne.

Ainsi, les inspections de normalisation dans tous les domaines sont désormais exécutées sur la même base juridique et suivant les mêmes méthodes de travail.

La portée géographique de la normalisation englobe 46 pays: 31 «États AESA» (c'est-à-dire les 27 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 15 États signataires d'accords de collaboration avec l'AESA («États WA»). Au cours de l'année 2012, 36 d'entre eux ont fait l'objet d'une inspection dans un ou plusieurs domaines techniques, dont 24 «États AESA» et 12 «États WA».

En ce qui concerne les inspections au sol, 44⁴ pays au total font partie du programme SAFA, dont 16 ont fait l'objet d'une visite d'inspection en 2012: 13 «États AESA» et 3 «États WA».

Principales réalisations en 2012

➤ Groupe d'inspecteurs

L'AESA est appelée à impliquer des inspecteurs détachés NAA dans ses équipes d'inspection, afin de bénéficier de leurs compétences et de leurs expériences pratiques, de même que d'établir et de diffuser une compréhension commune des exigences applicables au travers des NAA (normalisation proactive). En 2012, 134 membres de l'équipe ont reçu l'appui d'inspecteurs détachés par les NAA (50 % du total). Cinq cours de formation initiale des inspecteurs de normalisation ont été dispensés auprès de 85 inspecteurs au total.

➤ Résultats principaux de la normalisation

² Règlement d'exécution (UE) n° 90/2012 de la Commission du 2 février 2012 modifiant le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation, JO L 31/1.

³ Règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation, JO L 129/10.

⁴ La portée géographique de la normalisation SAFA est identique à la normalisation sans le Kosovo, San Marin et le Liechtenstein et avec le Maroc.

En 2012, 121 inspections de normalisation ont été réalisées, comme suit:

Type d'inspection	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD
Normale	23	16	8	7	9 ⁵
Ad hoc	1	de	de	de	de
Suivi	1	9	11	7	de
Évaluation ECAA	1	2	de	de	de

On obtient un total de 868 conclusions, dont 838 ont été classées dans la catégorie non-conformité, nécessitant en conséquence un plan d'actions correctives à soumettre et à réaliser par les NAA inspectées. Environ 26 % de l'ensemble des conclusions ont été classifiées comme présentant des défaillances importantes, susceptibles d'engendrer des préoccupations en matière de sécurité, à défaut d'être dûment corrigées.

Tous les plans d'actions correctives proposés par les NAA ont été évalués par les sections de normalisation compétentes. Dans certains cas particuliers, aucun accord n'a pu être octroyé, ce qui conduit à la délivrance de rapports supplémentaires. Les actions accordées font l'objet d'un suivi par l'Agence, afin d'assurer leur réalisation.

Dans la plupart des domaines de normalisation, les principales difficultés ont trait au processus d'octroi d'agréments, de licences ou de certificats et à la surveillance continue des organismes agréés. La disponibilité insuffisante du personnel d'inspection adéquat, en termes de qualification et/ou d'effectifs, est l'une des principales raisons qui expliquent les faiblesses identifiées, notamment dans le domaine des opérations aériennes.

- En 2012, l'Agence a organisé au total 13 réunions consacrées à la GTA/aux SNA. Les réunions de normalisation se sont révélées être un outil efficace pour parvenir à un niveau plus élevé de compréhension commune des exigences applicables. Une amélioration continue du processus de normalisation

À l'heure actuelle, le processus de normalisation est à maturité et remplit ses objectifs avec succès.

Le recours à des fonctionnalités améliorées d'extraction de données et de comptes-rendus automatisés a permis de perfectionner et de mieux gérer le calendrier de contrôle de l'état d'avancement des conclusions, ce qui a donné lieu à un renforcement général du contrôle de la phase de suivi du processus de normalisation. L'Agence a participé à la rédaction du nouveau règlement de normalisation, fondé sur l'expérience acquise au cours de plus de cinq années de mise en œuvre du règlement actuel.

Le nouveau concept d'exécution de la normalisation s'appuie sur une approche de surveillance continue, qui repose elle-même sur l'identification, la collecte et l'analyse des données de sécurité et d'activité, afin de permettre à l'équipe de normalisation de l'AESA d'évaluer en continu les capacités de supervision de la sécurité démontrées par les autorités compétentes ainsi que les performances de sécurité des États, dans l'ensemble comme dans chaque domaine. Ces données seront ensuite traitées à l'aide d'un modèle et serviront d'indicateur important pour déterminer la fréquence, le champ d'application et la portée des inspections de normalisation.

⁵ Quatre États membres ont connu leur première visite dans le domaine des FSTD.

d. Opérateurs

Objectif et périmètre d'action

Le département des opérateurs couvre les activités de l'Agence relatives à la coordination du Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers de l'Union européenne (SAFA) et à l'autorisation des opérateurs de pays tiers (TCO).

L'activité SAFA 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 SAFA;
- 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.

Cette année, l'Agence a axé ses efforts sur l'amélioration du programme SAFA (y compris notamment, la mise à niveau de la base de données SAFA, la publication de documents d'orientation SAFA révisés), sur la réalisation d'audits de normalisation SAFA au sein des NAA et sur la fourniture de conseils professionnels et techniques à la Commission pour le Comité de la sécurité aérienne (ASC) concernant la liste de sécurité de l'UE.

Principales réalisations en 2012

SAFA

À la suite de la mise en service de la nouvelle application et base de données SAFA, une mise à niveau conséquente a été opérée en 2012, centrée sur l'amélioration des fonctionnalités analytiques et la simplification du suivi.

L'analyse SAFA a été réalisée conformément au calendrier établi. Les résultats d'analyse, tout comme les résultats du processus rendant les inspections SAFA prioritaires, ont été présentées 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 de soutenir divers cas en cours d'enquête.

Selon les conditions stipulées dans la directive SAFA et le règlement de l'AESA relatif à la normalisation modifié, l'AESA a poursuivi le processus de normalisation SAFA par un deuxième cycle de normalisation amorcé en 2012. Un total de 16 inspections de normalisation ont été planifiées et achevées, tant dans des États membres de l'UE que dans des États tiers participant au programme SAFA.

Le dialogue avec l'industrie s'est poursuivi lorsque l'AESA a organisé le 2^e Forum dédié aux autorités de réglementation et à l'industrie SAFA, qui a réuni des représentants des États participant au programme SAFA, de l'IATA, de l'AEA, de l'ELFAA, de l'IACA et des principaux constructeurs d'aéronefs pour débattre ouvertement des questions relatives au programme SAFA.

Les procédures SAFA ont été examinées au regard des informations issues des réunions avec les États participants et l'industrie, et des observations glanées lors des visites de normalisation. Une nouvelle version des documents d'orientation SAFA de l'AESA — Procédures d'inspection au sol — a été

adoptée en 2012. Ultérieurement, l'AESA a publié un bulletin de formation SAFA et a organisé un atelier des instructeurs SAFA.

La promotion du programme SAFA de l'UE auprès du public international s'est poursuivie, et l'on observe une reproduction croissante de ses principes et procédures dans divers États et régions du monde.

Le Monténégro a conclu un accord de collaboration avec l'AESA et devient ainsi le 44^e État participant au programme SAFA.

Opérateurs de pays tiers

Dans le contexte de l'expansion de ses compétences, l'Agence a organisé un travail préparatoire (définition exacte du champ d'application, de la charge de travail et des procédures) au titre des autorisations accordées aux exploitants de pays tiers (TCO). L'Agence a centré ses efforts sur le projet de règlement de mise en œuvre (future partie-TCO), les procédures de travail, le modèle d'évaluation des TCO et la contribution à l'élaboration du document d'analyse d'exploitation ICT pour l'application logicielle TCO envisagée. En raison du retard pris dans le processus de réglementation et l'adoption de la partie-TCO, le recrutement de dirigeants et chefs d'équipe TCO a été suspendu.

La Commission européenne a régulièrement été soutenue dans le cadre de la Liste de sécurité de l'UE. L'AESA a participé à des auditions préparatoires avec des autorités étrangères et des exploitants étrangers, et a fourni une expertise technique au cours de diverses analyses de cas dans le cadre de la Liste de sécurité de l'UE. 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. En outre, les membres du personnel de la section TCO ont obtenu une qualification en tant qu'auditeurs USOAP de l'OACI, et l'AESA a détaché des effectifs pour participer à plusieurs audits complexes de l'OACI.

4. Développement international

Objectif et périmètre d'action

L'Agence apporte son aide à l'établissement d'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 DG Move et les États membres, et en relation avec Eurocontrol.

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

Principales réalisations en 2012

➤ Accords bilatéraux et accords de collaboration

. Une intense activité de collaboration a été mise en œuvre en vertu des accords bilatéraux de sécurité aérienne (BASA) relatifs à la sécurité de l'aviation civile et conclus entre l'UE et les États-Unis. Plus particulièrement, lors de sa réunion tenue en mai 2012, le conseil de supervision bilatérale (BOB) a décidé, aux termes du BASA UE-États-Unis, de mettre en place trois groupes de travail et de leur confier la tâche d'élaborer de nouvelles annexes à l'accord, portant sur les sujets suivants: octroi de licences aux pilotes, entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) et organismes de formation des pilotes. En 2012, six inspections ont été réalisées aux États-Unis en rapport avec l'accord UE-États-Unis. En outre, deux réunions du conseil de coordination conjointe de la maintenance (JMCCB) ont été organisées, lors desquelles le document d'orientation annexe sur la maintenance (MAG) a été examiné et approuvé.

En ce qui concerne l'accord UE-Canada, la première réunion du comité sectoriel conjoint sur la maintenance (JSCM) a été organisée et le MAG a été élaboré et approuvé, ainsi qu'un document contenant les procédures de transition approuvées et à suivre par Transport Canada, l'AESA et les autorités compétentes des États membres.

À la suite de l'entrée en vigueur de l'accord conclu entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne sur la coopération dans la réglementation de la sécurité de l'aviation civile, le comité de supervision de la certification (COB) a entrepris un examen complet des procédures de mise en œuvre technique (TIP) y afférentes. Un processus d'amélioration continue est en place afin de simplifier davantage l'acceptation mutuelle des conclusions techniques et des agréments entre l'Europe et les États-Unis.

➤ Coopération avec l'OACI

En 2012, l'AESA a mené des négociations avec l'OACI portant sur un accord de collaboration entre les deux organismes, en vertu du protocole d'accord conclu entre l'UE et l'OACI. La finalisation de ces négociations devrait intervenir en 2013.

Par ailleurs, l'AESA a poursuivi son travail de collaboration avec la Commission européenne, les États membres de l'UE et l'OACI pour élaborer une méthode plus simple de consignation des différences dans les domaines de compétence de l'UE. Une réunion des coordonnateurs nationaux européens de la surveillance continue (NCCMC) s'est tenue à Cologne en décembre 2012 afin d'examiner les difficultés rencontrées par les États européens et de trouver des solutions communes, notamment en ce qui concerne l'approche de surveillance continue (CMA) de l'OACI et la consignation électronique des différences (EFOD). L'AESA a également contribué en 2012 aux travaux menés par le groupe de coordination de la sécurité CEAC/CE pour l'assemblée de l'OACI, qui prépare actuellement la contribution européenne à la 38^e assemblée de l'OACI (prévue pour septembre/octobre 2013). L'AESA a également poursuivi son travail de coopération avec le bureau régional de l'OACI à Paris afin de façonner le nouveau groupe régional européen de sécurité aérienne (RASG).

5. Activités de soutien

Objectif et périmètre d'action

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 couvrent également l'assistance administrative et l'aide aux services d'information IS (finances, gestion des ressources humaines, passation de marchés, services administratifs et services d'information), ainsi que le soutien opérationnel (gestion des demandes, enquêtes de sécurité, accréditations, formation technique, contrats NAA).

En 2012, les principaux défis dans le domaine de l'assistance comprenaient le lancement de deux applications informatiques majeures (SAFA et IORS) et la finalisation des dispositions d'installation du bureau de l'AESA à Bruxelles.

Principales réalisations en 2012

Services de gestion des demandes et des marchés

La première étape de révision planifiée du règlement Honoraires et redevances a été franchie avec succès par la modification du règlement n° 494/2012, permettant à l'Agence de facturer des activités associées à de nouvelles compétences à compter d'avril 2012.

Quelques 34 procédures d'appel d'offres d'un montant élevé ont été gérées et signées tout au long de l'année 2012 pour répondre aux besoins de marché des différentes directions de l'AESA (voir la description détaillée à l'annexe 5).

Dans le domaine de l'externalisation de la certification, la deuxième phase de la procédure de marché pour les autorités aéronautiques nationales et les entités qualifiées a été réalisée avec succès. De nouveaux contrats-cadres de service ont été signés avec 15 NAA et 10 QE.

Services financiers

L'Agence a publié tous les documents de planification et les comptes-rendus en temps requis, conformément au règlement financier. Les comptes annuels 2011 ont été approuvés par la Cour des comptes européenne et le Parlement européen a donné décharge à l'Agence pour l'année 2010.

Un manuel financier a été produit. Il fournit un aperçu de tous les concepts qui sous-tendent la gestion de l'activité et décrit la façon dont le budget ainsi que les principes et outils de comptabilité sont mis en application par l'Agence.

La capacité de compte-rendu a été accrue pour assister l'Agence dans la gestion du processus de prise de décisions afin d'accomplir la mission de l'Agence avec efficacité. Un tableau de résultats indiquant les indicateurs clés de performance (y compris ceux du programme de travail annuel) a été présenté et débattu chaque mois avec tous les administrateurs membres du comité exécutif. Les clôtures trimestrielles des comptes, l'amélioration des bases de données et les rapports et analyses spécifiques ont permis d'opérer une surveillance étroite des activités financées par les subventions ainsi que les honoraires et redevances.

Le système de contrôle interne a été renforcé par l'introduction de contrôles ex post. Des mesures spécifiques ont été prises (par exemple, l'organisation de journées financières, des réunions mensuelles avec les directions opérationnelles) afin de renforcer davantage les connaissances financières du personnel de l'Agence. La majorité des mesures de simplification administrative définies en 2011 ont été mises en œuvre.

Services juridiques

Le département juridique a activement contribué aux efforts de normalisation et de rédaction de la législation fournis par l'Agence. Il a apporté son soutien aux fonctions techniques/opérationnelles de l'Agence et à tous ses processus. Plus particulièrement, il convient de souligner le travail de mise en œuvre du règlement relatif aux amendes et aux sanctions, ainsi que l'examen des procédures internes de gestion des mesures stipulées à l'article 14.

Le département a coordonné en permanence la réponse de l'Agence aux demandes formulées par les autorités responsables des enquêtes sur les accidents et autorités juridiques, en collaboration étroite avec les directions opérationnelles et les conseillers juridiques externes. Il a coordonné plusieurs demandes d'accès public aux documents de l'AESA, a fourni des réponses aux réclamations déposées auprès du Médiateur européen et a joué un rôle important dans l'élaboration du cadre de gestion structurée des problèmes de conflit d'intérêts. Enfin, il a déterminé, en accord avec le Contrôleur européen de la protection des données, une feuille de route applicable au respect de l'obligation de protection des données. À la fin de l'année, 72 % des objectifs convenus étaient atteints.

Le département a également organisé la défense de l'Agence dans le cadre de la première procédure complète de recours devant la chambre de recours, y compris en défendant la position de l'Agence lors de la procédure orale.

En outre, le département a, en tant que membre directeur de la délégation de l'UE, organisé à Bruxelles l'une des dernières réunions du groupe opérationnel de l'OACI délégué à la protection des informations de sécurité, dont la finalisation touche à sa fin. En 2012, il a également présidé le réseau juridique interagences.

Communications

L'année 2012 a été marquée par la célébration du 10^e anniversaire de l'Agence, qui a réuni plus de 700 membres du personnel et représentants de l'industrie aéronautique, des autorités aéronautiques nationales, des organismes partenaires internationaux et de la Commission européenne, y compris le commissaire européen chargé des transports et de la mobilité.

Ressources humaines

À la fin de l'année 2012, l'AESA employait 614 agents temporaires (TA), c'est-à-dire 40 de plus que l'année précédente. De plus, 70 agents contractuels (AC) et 11 experts nationaux détachés (ENS) ont été employés à l'AESA. En tout, l'AESA a signé 82 nouveaux contrats de travail tandis que 29 membres du personnel ont quitté l'Agence, ce qui a finalement donné lieu à l'adjonction de 53 membres du personnel. 23 membres du personnel ont passé avec succès des procédures de sélection externes ou internes.

L'Agence a publié 47 offres d'emploi, ciblant 38 postes temporaires et 12 postes d'agents contractuels. 49 procédures de sélection ont été finalisées, correspondant à 41 postes temporaires et 10 postes d'agents contractuels. Approximativement 4 197 candidatures ont été reçues et plus de 433 entretiens ont eu lieu.

Nouveaux contrats conclus en 2012 (AT/AC/ENS)	82
Effectifs quittant l'Agence en 2012 (AT/AC/ENS)	29
Augmentation nette des effectifs 2012 (AT/AC/ENS)	53
Offres d'emploi publiées en 2012 (AT/AC/ENS)	47
Candidats internes retenus (AT)	23

De surcroît, 16 autres candidats AT ont accepté une offre d'emploi en 2012 et prendront leurs fonctions au cours des premiers mois de l'année 2013. Des informations détaillées sur les chiffres et la démographie du personnel de l'Agence en 2012 sont consultables à l'**annexe 5**.

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. Dans ce contexte, le premier appel à candidature de stagiaires rémunérés a été lancé à l'automne 2011, avec une intégration dès le printemps 2012.

Ces sessions d'intégration ont habituellement lieu au printemps et à l'automne. Les stagiaires diplômés sont recrutés pour six mois et les étudiants, ayant validé au moins deux années d'études universitaires, pour trois à six mois au maximum. Au total 13 stagiaires ont été sélectionnés en 2012 pour effectuer un stage de six mois à des fonctions correspondant à leur cursus universitaire.

Dans l'optique de garantir le recrutement d'effectifs en nombre suffisant et possédant les compétences techniques adéquates, et à la lumière des ressources d'experts en aéronautique limitées sur le marché du travail (comme indiqué plus haut), l'AESA était représentée en qualité d'employeur lors de divers salons professionnels organisés en 2012 (AERO Friederichshafen, journées d'orientation au Salon aéronautique international et au Salon aéronautique de Farnborough).

De mai à octobre 2012, une quarantaine de membres du personnel de l'AESA a participé à un mini-pilote consacré aux systèmes Flexitime et Clock-in/Clock-out (CICO). Le lancement de ce mini-pilote visait à tester la future mise en œuvre des systèmes Flexitime et CICO auprès des membres du personnel de l'AESA, et à fournir des observations à l'équipe du projet Flexitime (services RH, IS et CS) afin d'améliorer les fonctionnalités des outils informatiques ou le projet de politique Flexitime. Le mini-pilote a pris fin en octobre 2012 afin de laisser le temps à l'équipe du projet Flexitime d'ajuster les outils informatiques appuyant la mise en œuvre des systèmes Flexitime et CICO, et les projets de mesures en la matière. Cela conduit à l'adoption de la décision ED 2012/162/E du 17 décembre 2012 concernant l'introduction de modalités flexibles d'organisation du temps de travail («Flexitime»), qui seront mises en œuvre au sein de l'AESA à compter du 1^{er} février 2013.

À la suite du rapport d'audit mené par la Cour des comptes européenne (CCE) en 2011, l'attention a été attirée sur quatre agences de l'Union européenne, y compris l'AESA, en raison du caractère inapproprié ou inexistant de leurs politiques relatives aux conflits d'intérêts. Dans la mesure où les rapports de la CCE sont utilisés, en plus des comptes annuels et des états financiers, par le Parlement européen dans le cadre de la procédure de décharge annuelle, il s'est révélé extrêmement important pour l'AESA de mettre en œuvre une politique de prévention et d'atténuation des conflits d'intérêts avant fin 2012, afin de lui garantir l'octroi de sa décharge pour l'exercice suivant. Par conséquent, le 1^{er} août 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 lors 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 au second semestre de 2012 sont les suivantes:

- l'exigence pour chaque responsable de remplir une déclaration d'intérêt annuelle⁶,
- 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 mise en place d'un Comité éthique pour fournir des avis et une assistance au DE dans l'évaluation de la déclaration d'intérêt remplie,
- l'adoption de règles relatives aux cadeaux et invitations privées applicables 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.

En 2012, un reclassement a été proposé à 85 membres du personnel (81 TA et 4 CA). Les CA sont directement reclassés; 80 % des TA ont satisfait à l'exigence de maîtrise d'une troisième langue.

L'état des lieux 2012 («Pulse Check», 2-24 février) a été réalisé afin de suivre la progression des domaines essentiels identifiés lors du sondage réalisé sur l'année 2011 (taux de réponse de 69 %). Les résultats ont été utilisés pour développer les activités ultérieures de formation à la gestion et de promotion du travail d'équipe ainsi que dans la préparation de toutes les réunions du personnel, des initiatives de communication pour l'anniversaire de l'AESA, et la mise en place des réunions régulières HoD, du blog du DE, etc. Plus particulièrement, des groupes de travail HoD ont été mis en place pour élaborer des plans d'action consacrés aux principaux points à améliorer identifiés. Le groupe de travail délégué à la culture et à la communication a fourni des informations sur la culture de l'Agence, sous la forme d'un projet commun aux RH, au service de communication et au groupe de travail. Ces informations serviront à alimenter un atelier de développement organisationnel début 2013 et pour amorcer un certain nombre d'initiatives de consultation destinées au personnel tout au long de l'année.

Trois nouveaux conseillers ont rejoint le groupe de conseils confidentiels, composé désormais de six conseillers en activité.

Les procédures d'appel d'offres suivantes concernant les projets de développement des RH ont été exécutées en 2012:

- 1) l'appel d'offres d'évaluation des emplois avec pour objectif d'établir un état des lieux de la matrice des postes au sein de l'AESA et de mettre en place la structure du modèle de famille d'emplois. Cette procédure viendra appuyer les décisions organisationnelles relatives à la restructuration, la mobilité du personnel, les parcours professionnels et la planification de la relève. La mise en œuvre débutera dès le premier trimestre 2013;
- 2) l'appel d'offres pour un cadre de compétence avec pour objectif d'élaborer un modèle de compétence adapté à la spécificité de l'expertise de l'Agence et d'appuyer nos processus de RH et de gestion. La mise en œuvre débutera dès le deuxième trimestre 2013;

⁶ Il convient de noter que tout membre du personnel exerçant des fonctions classées comme sensibles sera tenu de remplir une déclaration d'intérêt annuelle. Cet exercice sera mis en place en 2013.

- 3) l'appel d'offres pour la mise en place de centres d'évaluation et de développement a été clôturé au quatrième trimestre 2012. Ces centres assisteront l'AESA dans le renforcement du recrutement et des pratiques de développement pour les postes d'encadrement;
- 4) une autre procédure d'appel d'offres ouverte pour la mise à disposition d'employés temporaires a été préparée en 2012 et sera publiée au premier trimestre 2013. Le recrutement d'employés temporaires est requis pour compléter le personnel réglementaire de l'AESA en raison des absences à court/moyen terme ou des périodes de pic d'activité nécessitant des effectifs supplémentaires.

En décembre 2012, le DE a décidé de réorganiser la fonction de RH entre deux départements:

- l'administration du personnel, afin de garantir la mise en œuvre efficace de toutes les dispositions réglementaires relatives aux conditions de travail;
- le développement professionnel et organisationnel, afin d'établir une relation étroite entre l'attraction et la sélection des talents, la gestion des performances, la formation, la mobilité et l'identification du potentiel de garantie de croissance. Les compétences seront identifiées et les éventuelles lacunes comblées, en insistant particulièrement sur l'expertise requise à l'avenir.

Cette réorganisation (y compris la signature des décisions du DE nécessaires) sera mise en œuvre courant 2013.

Formation générale et technique

Formation générale

En 2012, 336 sessions de formation générale au total ont été organisées (dont 80 en cours et tests de langues) impliquant, au total, 2 692 participants (dont 499 en cours et tests de langues).

La sensibilisation à la formation de gestion et à la promotion de l'esprit d'équipe s'est accrue. Au total, 6 événements de *team building* ont été organisés. Le taux de présence à la formation annuelle de gestion répond aux KPI de conformité de 85 %. La formation relative aux compétences d'évaluation destinée aux nouveaux évaluateurs a également fait l'objet d'une présence obligatoire.

La formation de sensibilisation à l'interculturalité s'est poursuivie, notamment par le biais de cours standard consacrés à la communication et la négociation interculturelles efficaces, ainsi qu'à des sujets ponctuels adaptés à la région concernée (Afrique, Chine).

La formation obligatoire concernant la mise en œuvre de la politique relative au code de conduite de l'AESA a été dispensée à toutes les personnes travaillant dans les locaux de l'AESA. Les cadres (84 % d'assiduité) et les membres du personnel occupant des fonctions sensibles (94 % d'assiduité) ont reçu leur formation en priorité. Dans l'ensemble, plus de 77 % du public ciblé a reçu une formation en 2012. Ces formations se poursuivront en 2013.

En 2012, les activités de formation générale ont été dispensées comme suit:

		TOTAL
Sessions de formation générale	256	336
Cours et tests de formation linguistique	80	
Participants aux formations générales	2 193	2 692
Participants aux formations linguistiques	499	

Formation technique

Afin de satisfaire la demande croissante de formation ponctuelle et ad hoc, les actions suivantes ont été entreprises en 2012:

- publication des catalogues de sessions de formation technique sur le site web de l'AESA à l'attention des NAA, de l'industrie, des NAA internationales et des institutions universitaires afin d'améliorer la visibilité et l'utilisation de l'immatriculation unique;
- publication d'un nombre croissant de cours de formation en ligne, y compris l'accord de sécurité UE/États-Unis, l'ARIS et l'IORS;
- partage des bonnes pratiques avec les NAA au cours de réunions du groupe d'initiative de formation commune (CTIG) et participation aux ateliers de normalisation et de réglementation;
- finalisation de l'inventaire général des ressources documentaires techniques et renouvellement des publications des normes importantes et des abonnements électroniques;
- formation consacrée à la nouvelle plateforme d'examen en ligne ELG destinée aux organismes et aux NAA.

Les principales réalisations en 2012 comprennent:

- l'augmentation du nombre de prestataires d'examen en ligne, qui passe à 43, y compris 13 États membres NAA;
- un nouvel appel d'offres sur 4 ans concernant 17 lots;
- la mise en œuvre du système ELG de l'AESA applicable à la gestion de la formation et à la plateforme d'examen en ligne, avec la migration de l'intégralité de la base de données sur les serveurs de l'AESA;
- l'adoption de nouvelles technologies de formation pour accueillir une clientèle en croissance constante;
- le développement et la prestation de cours spécifiques pour: CS-23, CS-27/29, évaluateurs FSTD, accord de sécurité UE/États-Unis, ARIS, système ELG, base de données SAFA et IORS;
- la présentation au DE du document de fond sur l'académie de formation de l'AESA;
- la publication de la série d'examens électroniques destinés au personnel navigant (10);
- la publication du programme de formation 2012 (décembre 2012).

En 2012, les activités de formation ont été dispensées comme suit:

Sessions de formation	96
Journées de formation	166
Participants de l'AESA	515
Participants des NAA	295

Annexes

- **Annexe 1: Déclaration d'assurance de l'ordonnateur**
- **Annexe 2: Études et projets de recherche en 2012**
- **Annexe 3: Décisions, avis et NPA en 2012**
- **Annexe 4: Résultats financiers de l'Agence en 2012 (exécution du budget de l'AESA)**
- **Annexe 5: Procédures d'achat amorcées et/ou finalisées en 2012**
- **Annexe 6: Évolution et caractéristiques démographiques des effectifs**
- **Annexe 7: Indicateurs de performance clés**
- **Annexe 8: Conseil d'administration de l'AESA**
- **Annexe 9: Liste des acronymes**

Annexe 1: Déclaration d'assurance de l'ordonnateur

Je soussigné, Patrick Goudou, directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, en ma qualité d'ordonnateur,

- déclare que les informations contenues dans le présent rapport sont fidèles et sincères⁷.
- 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'évaluation annuelle du contrôle interne et les enseignements tirés du dernier rapport du service d'audit interne et 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.
- confirme que les mesures appropriées ont été prises à l'issue de l'audit du SAI, afin de respecter les principales recommandations formulées.

Patrick Goudou,

Directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

⁷ 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: Études et projets de recherche en 2012

En 2012, les 9 projets suivants, d'une durée de 6 à 11 mois chacun, seraient financés par l'Agence, à la suite de processus de passation de marché couronné de succès pour un montant total de millions € (943 600 € pour BL3903 + 0 € pour BL3600):

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

En 2012, l'Agence a reçu et accepté les rapports finaux des projets ci-dessous:

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

* Élaborés par un étudiant stagiaire au cours de son stage

Les rapports sont disponibles pour consultation et téléchargement sur la page de recherche internet de l'Agence.⁸

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

Annexe 3: Décisions, avis et NPA en 2012

Décisions

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

Avis

Avis	Numéro de tâche	Objet
Avis n° 01/2012	RMT.0428 (OPS.001 a)	Implementing rules for air operations
Avis n° 03/2012		
Avis n° 02/2012		
Avis n° 04/2012	RMT.0440 (OPS.055 a)	FTL requirements for CAT aeroplane
Avis n° 05/2012	RMT.0290 (OPS.004 a)	Implementing rules for the oversight of third country aircraft
Avis n°06/2012	RMT.0244 (MDM.047)	Alignment of Regulation No (EC) 2042/2003 with Regulation (EC) No 216/2008 and with ICAO Annex 6 requirement for human factor principles to be observed in the design and application of the aircraft maintenance programme

NPA

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

Annexe 4: Résultats financiers de l'Agence en 2012 (exécution du budget de l'AESA) ⁹

4.1. Compte de résultat budgétaire intermédiaire pour 2012 (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.

RECETTE	2012	2011
Subvention de la Commission (pour le budget opérationnel - Titres 1, 2 et 3 - de l'Agence)	35 728	35 192
Fonds de la Commission au titre de Phare	2 924	946
Autres contributions et financements reçus par l'intermédiaire de la Commission	1 514	1 525
Recette d'honoraires	74 241	71 978
Autres recettes	727	1 308
TOTAL RECETTES (a)	115 132	110 949
DÉPENSE		
Titre I: personnel	64 276	57 911
Titre II: dépenses administratives	13 563	13 871
Titre III: Dépense d'exploitation, hors recettes affectées à partir des honoraires et des redevances	56 812	51 442
Recettes affectées reportées à partir des H&R	24 197	25 226
TOTAL DÉPENSES (b)	158 848	148 450
RÉSULTAT DE L'EXERCICE (a-b)	- 43 716	- 37 501
Annulation de crédits de paiement inutilisés reportés de l'exercice précédent	1 612	2 526
Ajustement pour le report de l'année précédente des crédits disponibles au 31.12 provenant de recettes affectées	42 177	36 349
Différences de taux de change pour l'exercice (gain +/-perte -)	- 12	- 13
SOLDE DÉCOULANT DU RÉSULTAT DE L'EXERCICE	62	1 361
Solde exercice N-1	1 361	1 565
Solde positif de l'exercice N-1 remboursé au cours de l'exercice N à la Commission	- 1 361	- 1 565
Résultat utilisé pour déterminer les montants dans la comptabilité générale	62	1 361
Subvention de la Commission - l'Agence enregistre une recette à recevoir et la Commission, une charge à payer	35 666	33 830
Le préfinancement reste ouvert en vue de son remboursement par l'Agence à la Commission dans l'exercice N+1	62	1 361
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)	0,055	0,059

⁹ La remise du rapport final de la Cour des comptes européenne concernant les comptes de l'AESA 2012 est prévue pour le mois de juin 2013.

En 2012, l'Agence a seulement utilisé des crédits non dissociés.

Le total de la consommation de crédits d'engagement s'élève à 158 848 000 € (148 450 000 € en 2011), dont 132 280 000 € (121 966 000 € en 2011) ont été engagés et 26 568 000 € (26 484 000 € en 2011) de crédits provenant de recettes affectées ont été automatiquement reportés comme prévu par l'article 10 du règlement financier de l'AESA.

Le total de la consommation de crédits de paiement s'élève à 158 848 000 € (148 450 000 € en 2011), dont 106 118 000 € (93 917 000 € en 2011) ont été payés et 52 731 000 € (54 533 000 € en 2011) ont été automatiquement reportés (26 163 000 € sur les engagements et 26 568 000 € sur les crédits provenant de recettes affectées).

Les crédits provenant de recettes affectées, d'un montant de 26 568 000 €, ayant été reportés automatiquement, se composent de 24 197 000 € de recettes externes affectées provenant des honoraires et redevances et de 2 371 000 € d'autres recettes affectées.

Des crédits correspondant aux recettes affectées s'élevant à 4 437 000 € pour poursuivre les projets d'assistance technique et de coopération avec les pays tiers ont été estimés et autorisés dans le budget final 2012. Les montants réellement perçus et reportés de 2011 s'élevaient à un total de 3 960 000 €, dont 1 853 000 € représentaient des crédits d'engagement, et 2 107 000 € de crédits ont été automatiquement reportés en 2013.

Les dépenses opérationnelles sont passées de 4 341 000 € en 2012 à 81 009 000 € (76 668 000 € en 2011) en harmonie avec l'augmentation des niveaux d'activité, principalement dans le domaine des activités de certification. En proportion du budget général de l'Agence, les dépenses opérationnelles sont restées stables en 2011 et 2012, à 51,6 % et 50 % respectivement. Toutefois, une partie des crédits opérationnels ont été injectés dans des projets informatiques. Afin de mieux refléter la nature évolutive de ces dépenses dans le budget, il a été décidé de classer ces crédits dans la catégorie des dépenses administratives à l'avenir.

Le taux d'exécution du budget général pour 2012 s'est élevé à 97,06 %.

4.2. Exécution du budget préliminaire 2012 (tous les montants sont exprimés en milliers d'euros).

	2012		2011	
TITRE I - Dépenses liées au personnel				
	Paiements	Engagement	Paiements	Engagement
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	66 743	66 743	58 658	58 658
Engagé	-	64 265	0	57 911
Payé	63 520	-	57 212	0
Reports automatiques	756	-	699	0
Total dépenses/paiements (2)	64 276	64 265	57 911	57 911
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	-	11	0	0
Annulé	2 467	2 467	747	747
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	96,30 %	96,30 %	98,73 %	98,73 %

TITRE II - Dépenses administratives				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	14 193	14 193	14 359	14 359
Engagé	-	13 559	0	13 871
Payé	10 198	-	9 931	0
Reports automatiques	3 365	-	3 940	0
Reports non automatiques	-	-	0	0
Total dépenses/paiements (2)	13 563	13 559	13 871	13 871
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	-	3 567 660	0	0
Annulé	630	630	488	488
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	95,56 %	95,56 %	96,60 %	96,60 %
TITRE III - Dépenses d'exploitation				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	82 726	82 726	77,245	77,245
Engagé	-	54 456	0	50 184
Payé	32 399	-	26 774	0
Reports automatiques	48 610	-	49 894	0
Reports non automatiques	-	-	0	0
Total dépenses/paiements (2)	81 009	54 456	76 668	50 184
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	-	26 553	0	26,484
Annulé	1 716	1 716	577	577
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	97,93 %	97,93 %	99,25 %	99,25 %
TOTAL				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	163 661	163 661	150 262	150 262
Engagé	-	132 280	0	121 966
Payé	106 118	-	93 917	0
Reports automatiques	52 731	-	54 533	0
Reports non automatiques	-	-	0	0
Total dépenses/paiements (2)	158 848	132 280	148 450	121 966
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	-	26 568	0	26 484
Annulé	4 813	4 813	1 812	1 812
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	97,06 %	97,06 %	98,79 %	98,79 %

4.3. Compte de résultat économique intermédiaire pour 2012 (tous les montants sont exprimés en milliers d'euros).

Les comptes présentent toutes les charges et revenus de l'année financière sur la base des règles comptables de régularisation conformes aux règles comptables de la CE.

4.3.1. Honoraires, redevances et subventions cumulés

	2012	2011
RECETTES D'EXPLOITATION		
Honoraires et redevances	76 600	68 799
Contributions des entités de la CE (Coopération technique internationale incluse)	36 549	34 552
Récupération des dépenses	751	573
Autre	-	-
Contribution de pays AELE/pays tiers	994	980
TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	114 895	104 884
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses liées au personnel	- 63 925	- 55 747
Dépenses immobilières et connexes	- 8 325	- 8 859
Autres dépenses	- 6 511	- 5 769
Amortissements et réductions de valeur	- 3 293	- 3 152
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	- 36 942	- 31 476
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	- 118 996	- 105 003
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	- 4 101	- 119
RECETTES DE NON EXPLOITATION (DÉPENSES)		
Recettes des opérations financières	-	-
Intérêts reçus de tiers	519	598
Dépenses des opérations financières	- 29	-
Intérêts versés à des tiers	- 4	- 70
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS DE NON EXPLOITATION	486	528
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS ORDINAIRES	3 615	409
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS EXTRAORDINAIRES	-	-
EXCÉDENT NET DE LA PÉRIODE	3 615	409

4.3.2. Honoraires et redevances uniquement

	2012	2011
RECETTES D'EXPLOITATION		
Honoraires et redevances	76 600	68 779
Contributions des entités de la CE (Coopération technique internationale incluse)	-	-
Récupération des dépenses	470	242
Autre	-	-
Contribution de pays AELE/pays tiers	-	-
TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	77 071	69 020
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses liées au personnel	- 39 371	- 33 950
Dépenses immobilières et connexes	- 5 238	- 5 469
Autres dépenses	- 4 048	- 3 511
Amortissements et réductions de valeur	- 2 166	- 2 051
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	- 27 689	- 24 103
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	- 78 511	- 69 084
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	- 1 440	- 62
RECETTES DE NON EXPLOITATION (DÉPENSES)		
Recettes des opérations financières	-	-
Intérêts reçus de tiers	519	598
Dépenses des opérations financières	- 19	-
Charges et intérêts versés à des tiers	- 3	- 42
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS DE NON EXPLOITATION	498	556
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS ORDINAIRES	- 943	493
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS EXTRAORDINAIRES	-	-
EXCÉDENT NET DE LA PÉRIODE	- 943	493

4.3.3 Subventions uniquement

	2012	2011
RECETTES D'EXPLOITATION		
Honoraires et redevances	-	-
Contributions des entités de la CE (Coopération technique internationale incluse)	36 549	34 552
Récupération des dépenses	280	331
Autre	-	-
Contribution de pays AELE/pays tiers	994	980
TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	37 824	35 863
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses liées au personnel	- 24 554	- 21 797
Dépenses immobilières et connexes	- 3 087	- 3 391
Autres dépenses	- 2 463	- 2 258
Amortissements et réductions de valeur	- 1 127	- 1 101
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	- 9 253	- 7 373
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	- 40 485	- 35 920
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	- 2 661	- 57
RECETTES DE NON EXPLOITATION (DÉPENSES)	-	-
Recettes des opérations financières	-	-
Intérêts reçus de tiers	-	-
Dépenses des opérations financières	- 10	-
Charges et intérêts versés à des tiers	- 1	- 28
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS DE NON EXPLOITATION	- 11	- 28
		-
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS ORDINAIRES	- 2 672	- 84
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS EXTRAORDINAIRES	-	-
EXCÉDENT NET DE LA PÉRIODE	- 2 672	- 84

Annexe 5: Procédures d'achat amorcées et/ou finalisées en 2012

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Title of contract	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
S	NP	EASA.2011.NP.21		Technical Training - Lot 15 Composite Advanced Repairs	Cadre	EASA.2012.FC01	Formation technique Lufthansa	150 000,00 €	05/04/2012	TERMINÉE
E	NP	E.5.2012.NP.01		Medical Support to EASA Staff Members	Cadre	E.5.2012.FC01	Dr en médecine Walter Heimbach	60 000,00 €	18/04/2012	TERMINÉE
E	NP	E.2.2012.NP.01		Flight Data Analysis & Animation System Software Annual Support	Cadre	E.2.2012.FC01	CAE Flightscope Inc.	22 044,00 €	19/07/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2012.OP.01		Assessment Centres and Development Centres	Cadre	EASA.2012.FC16	Hudson Belgium NV (i)	1 500 000,00 €	06/12/2012	TERMINÉE
						EASA.2012.FC17	Profil M - Beratung fuer Human Resources Management GmbH & Co. KG (ii)			
						EASA.2012.FC18	ifp – Institut für Managementdiagnostik Will und Partner GmbH & Co. KG (iii)			
						EASA.2012.FC19	Cubiks Netherlands BV (iv)			
						EASA.2012.FC20	SHL Deutschland GmbH (v)			
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 1 (i)	Off-set digital printing and copying services	Cadre	EASA.2012.FC07	Imprimerie Centrale S.A.	300 000,00 €	04/12/2012	TERMINÉE
			Lot 1 (ii)			EASA.2012.FC08	Grafische Werkstatt Druckerei und Verlag Gebr. Kopp GmbH & Co. KG		18/01/2013	

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Title of contract	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 2 (i)	Layout and production services	Cadre	EASA.2012.FC09	Imprimerie Centrale S.A.	600 000,00 €	30/10/2012	TERMINÉE
			Lot 2 (ii)			EASA.2012.FC10	Phoenix Design Aid		29/10/2012	
			Lot 2 (iii)			EASA.2012.FC11	Thomas Zimmer		05/02/2013	
E	OP	EASA.2012.OP.02	Lot 3 (i)	Design and production services	Cadre	EASA.2012.FC12	Imprimerie Centrale S.A.	400 000,00 €	14/11/2012	TERMINÉE
			Lot 3 (ii)			EASA.2012.FC13	Saatchi & Saatchi Bruxelles		06/12/2012	
			Lot 3 (iii)			EASA.2012.FC14	Thomas Zimmer		05/02/2013	
R	OP	EASA.2012.OP.03		Consultancy services in support of EASA International Technical Co-operation activities	Cadre	EASA.2012.FC22	consortium CAA International Ltd, Egis Avia, SENASA	6 000 000,00 €	22/11/2012	TERMINÉE
F	OP	EASA.2012.OP.04		Besetzung der Poststelle und der Warenannahme der Europäischen Agentur für Flugsicherheit	Cadre	EASA.2012.FC24	Deutsche Post InHaus Services GmbH	1 500 000,00 €	18/12/2012	TERMINÉE
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lot 1 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Cadre	EASA.2012.FC45	CMS Hasche Sigle	600 000,00 €	01/03/2013	TERMINÉE
			Lot 1 (ii)			EASA.2012.FC46	Bird & Bird LLP		06/03/2013	
R	OP	EASA.2012.OP.06	Lot 2 (i)	Legal advice in lease and services related to building premises	Cadre	EASA.2012.FC48	Bird & Bird LLP	100 000,00 €	06/03/2013	TERMINÉE
			Lot 2 (ii)			EASA.2012.FC49	DLA Piper UK LLP		08/03/2013	
			Lot 2 (iii)			EASA.2012.FC50	CMS Hasche Sigle		07/03/2013	

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Title of contract	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
F	OP	EASA.2012.OP.07		Security & Reception Services (both incl. related services) at the European Aviation Safety Agency in Cologne	Cadre	EASA.2012.FC06	Gegenbauer Sicherheitsdienste GmbH	4 000 000,00 €	22/11/2012	TERMINÉE
R	OP	EASA.2012.OP.09		Study on single-engined helicopter operations over a hostile environment	Cadre	EASA.2012.C04	Advanced Logistics Group S.A.U. (leader)	166 000,00 €	08/10/2012	TERMINÉE
E	NP	EASA.2012.NP.10		Verification of the methodology and results of the determination of new fee tariffs for the EASA Fees and Charges Regulation	Direct	EASA.2012.C05	Cranfield University	100 000,00 €	29/08/2012	TERMINÉE
R	NP	EASA.2012.NP.11		Provision of Assistance for the use of Technical Standards and Technology	Cadre	EASA.2012.FC02	EUROCAE - Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile	300 000,00 €	01/08/2012	TERMINÉE
		EASA.2012.OP.12		Umzugs- und Hausmeisterdienste für die Europäische Agentur für Flugsicherheit	Cadre	EASA.2012.FC23	Gepe Gebäudedienste Peterhoff GmbH	1 000 000,00 €	07/12/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2012.OP.13		VHM - Vibration health or alternative monitoring technologies for helicopters	Direct	EASA.2012.C05	Cranfield University	150 000,00 €	30/10/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2012.OP.14		ICAR — Ice accretion and release in fuel systems	Direct	EASA.2012.C25	Airbus Operations Limited	200 000,00 €	18/12/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2012.OP.17		Development and maintenance of a data warehouse for aviation production data	Cadre	EASA.2012.FC26	Ingenieria De Sistemas Para La Defensa de Espana S.A. (ISDEFE)	184 329,74 €	07/12/2012	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 1	Technical Training – Lot 1: Safety Management System for Evaluators	Cadre	EASA.2012.FC31	CAA International Ltd	150 000,00 €	21/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 3	Technical Training - Lot 3: Auditing Techniques for Regulators	Cadre	EASA.2012.FC32	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	TERMINÉE

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Title of contract	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 4	Technical Training - Lot 4: Advanced Human Factors	Cadre	EASA.2012.FC33	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 5	Technical Training - Lot 5: Human Factors in Aircraft Maintenance	Cadre	EASA.2012.FC34	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 6	Technical Training - Lot 6: Just Culture in Aviation Safety	Cadre	EASA.2012.FC35	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 7	Technical Training - Lot 7: Airport Safety Management System	Cadre	EASA.2012.FC36	Organisme de formation Stichting Beheer JAA (JAA TO)	150 000,00 €	25/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 8	Technical Training - Lot 8: Aircraft Accident Investigation	Cadre	EASA.2012.FC37	Organisme de formation Stichting Beheer JAA (JAA TO)	150 000,00 €	25/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 9	Technical Training - Lot 9: Safety Assessment for Aircraft Systems	Cadre	EASA.2012.FC38	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 10	Technical Training - Lot 10: Practical Application of Safety Assessment for Aircraft Systems	Cadre	EASA.2012.FC39	R.G.W.Cherry & Associates	150 000,00 €	19/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 13	Technical Training - Lot 13: Engineering and Maintenance in Air Transport Operations	Cadre	EASA.2012.FC40	Baines Simmons Ltd	150 000,00 €	20/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 14	Technical Training - Lot 14: Non Destructive Testing Auditing	Cadre	EASA.2012.FC41	CAA International Ltd	150 000,00 €	21/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 15	Technical Training - Lot 15: Special Operating Rules	Cadre	EASA.2012.FC42	ML Consulting Schulung, Service & Support GmbH	150 000,00 €	25/02/2013	TERMINÉE
S	OP	EASA.2012.OP.18	Lot 17	Technical Training - Lot 17: Oversight Techniques for Regulators	Cadre	EASA.2012.FC44	Continuous Security GmbH	150 000,00 €	20/02/2013	TERMINÉE

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Title of contract	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
E	OP	EASA.2012.OP.19		EROMDAT - Engine Rotor Material Damage Tolerance	Direct	EASA.2012.C29	Consortium École Nationale Supérieure de Mécanique et d'Aérotechnique (ENSMA), Université d'Oxford, SNECMA S.A., TURBOMECA S.A. Rolls Royce plc., Rolls Royce Deutschland Ltd & Co KG, MTU Aero Engines GmbH	250 000,00 €	21/12/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2012.OP.20		APAG - Aircraft Parachutes for General Aviation	Direct	EASA.2012.C27	NLR	65 000,00 €	17/12/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2012.OP.22		COCAM - Comparison and harmonisation of ACAS event monitoring performed by NAAs and ANSPs	Direct	EASA.2012.C28	Egis Avia	55 600,00 €	20/12/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2012.OP.26		COTS-AEH — Use of complex COTS (Commercial-Off-The-Shelf) in airborne electronic hardware – failure mode and mitigation	Direct	EASA.2012.C15	Thales Avionics S.A.S	98 000,00 €	14/11/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2012.OP.28		Job Evaluation – Continued Consultancy and Maintenance/Update of the EASA Job Matrix	Cadre	EASA.2012.FC21	Hay Group sa/nv	200 000,00 €	13/12/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2012.OP.32		Development of EASA Competency Framework	Cadre	EASA.2012.FC51	PwC EU Services EESV	600 000,00 €	25/02/2013	TERMINÉE
E	NP	EASA.2012.NP.35		HELMGOP II	Direct	EASA.2012.C30	Cranfield University	45 000,00 €	09/01/2013	TERMINÉE

TYPE DE PROCÉDURE	
NP	Procédure négociée
RP	Procédure restreinte
OP	Procédure ouverte

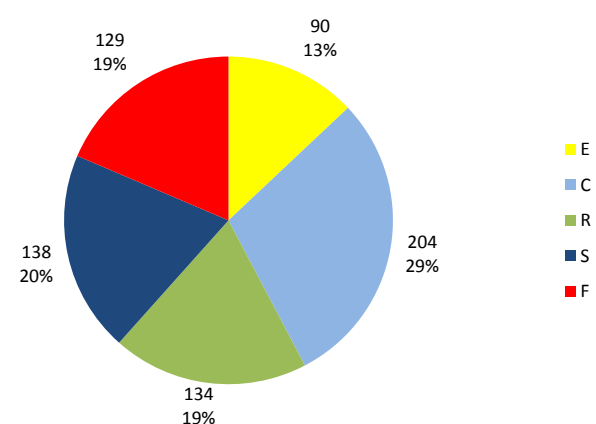
Annexe 6: Évolution et caractéristiques démographiques des effectifs

Cette partie fournit des analyses et statistiques du personnel employé à la fin de la période de relevé, selon les 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 2012.

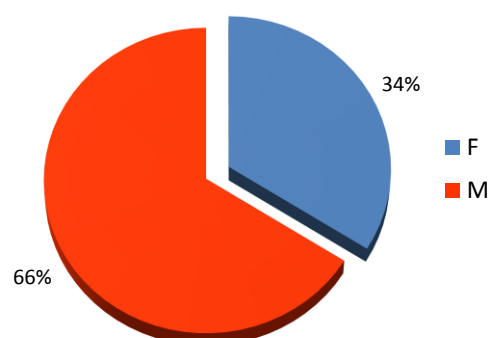
Figure 1: Tableau des effectifs

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

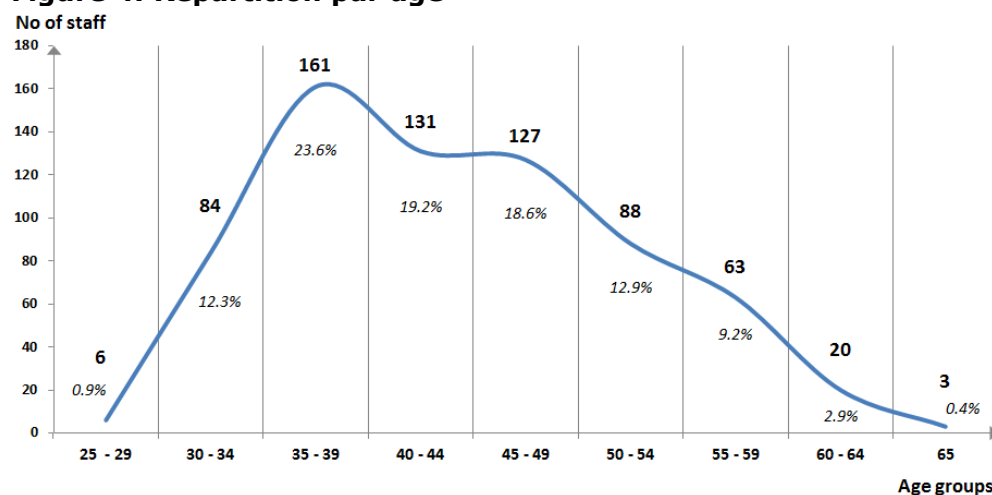
- Seuls les postes d'agent temporaire (AT) sont pris en compte dans le tableau. Ce tableau présente les postes occupés à la fin de la période de relevé et non le nombre de personnes employées. Il est à noter que deux pilotes structurels à temps partiel occupent seulement un poste. Par conséquent, l'AESA emploie 614 agents temporaires en pourvoyant 613 postes. De plus, 70 agents contractuels (AC) et 11 experts nationaux détachés (ENS) ont été employés à la fin de l'année 2012.
- 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 dans les institutions de l'UE, ce qui veut dire d'occuper un poste avec un membre du personnel dont l'échelon contractuel est plus bas que le degré théorique relatif au poste. En fait, la distribution des degrés dans le tableau des effectifs correspond à la répartition la plus hautement autorisée des degrés contractuels, les postes occupés étant comptabilisés des plus élevés au plus faible dans un système de cascade.

Figure 2: Répartition du personnel par direction

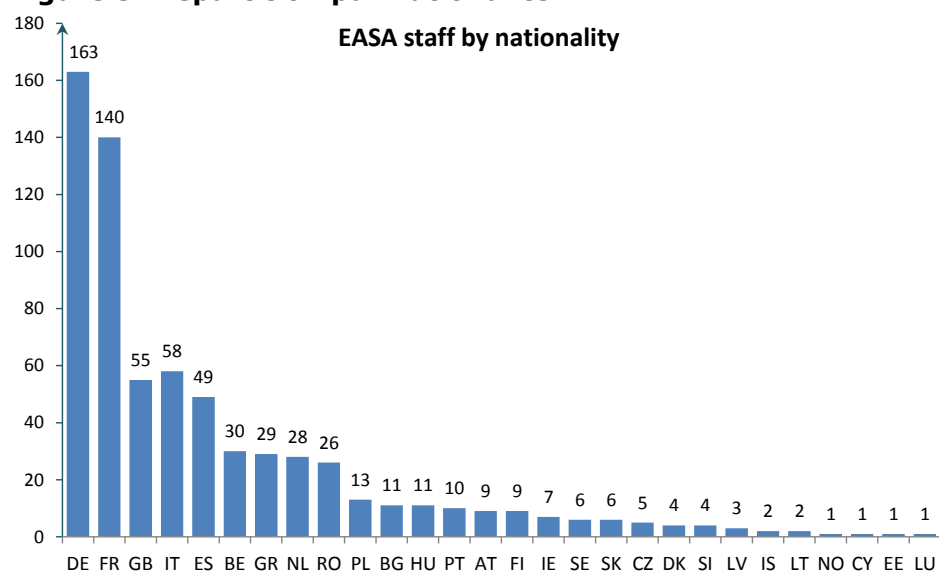
Personnel considéré: AT, AC, ENS.

Figure 3: Répartition par sexe

Personnel considéré: AT, AC, ENS.

Figure 4: Répartition par âge

Personnel considéré: AT, AC.

Figure 5: Répartition par nationalité

Personnel considéré: AT, AC.

Annexe 7: Indicateurs de performance clés

STRATEGIE DE SECURITE ET EASP, ET ANALYSE DE SECURITE ET RECHERCHE

Objectif	KPI	Objectif 2011	Objectif 2012	Résultat 2012
Accroître la disponibilité en temps opportun et améliorer le contenu du rapport annuel sur la sécurité	La date de publication est avancée, les indicateurs sont améliorés et le niveau de précision est accru	Contenu terminé et approuvé au 25 avril	Contenu terminé et approuvé au 25 avril	Réalisé, ajout d'un nouveau chapitre sur les aéroports
Établir et maintenir un système interne de comptes-rendus d'événements	Communication efficace des informations de sécurité aux parties/décideurs intéressés par l'intermédiaire de rapports et de bulletins spécifiques.	L'IORS fonctionne avec les 5 premiers organismes initiateurs de comptes rendus	IORS pleinement opérationnel	Fonctionnement total dès février 2012
Améliorer la réponse de l'Agence aux recommandations de sécurité formelles	Pourcentage de nouvelles recommandations sur la sécurité ayant fait l'objet d'une réponse en moins de 90 jours	97 %	97 %	100 %
Réponses coordonnées mesurées, dans les temps lors d'accidents mortels dans l'aviation civile	Suivi détaillé et soutien actif aux enquêtes afin de déterminer le meilleur plan d'actions correctives	Capacité à réagir à 10 accidents importants de l'aviation civile	Capacité à réagir à 10 accidents importants de l'aviation civile	Suivi de 6 accidents mortels majeurs
Améliorer la planification et le taux d'exécution des actions planifiées	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	Les groupes de travail de l'ECAST livrent le produit, l'EHEST met en œuvre le plan d'action et l'EGAST publie les documents de promotion de la sécurité	Les groupes de travail de l'ECAST livrent les produits, l'EHEST met en œuvre le plan d'action et l'EGAST publie les documents de promotion de la sécurité	En bonne voie. Audit des performances dans le cadre du système de gestion intégré de l'Agence

REGLEMENTATION

Remarque: les chiffres relatifs aux EPT sont issus de l'application de feuille de présence. Nous envisageons d'obtenir des données plus cohérentes (en ce qui concerne les EPT effectifs) très prochainement. Les estimations seront révisées au regard des résultats et des activités de l'année suivante.

Objectif	KPI	Objectif 2011	Objectif 2012	Résultat 2012
Accroître la communication et la coopération avec les parties prenantes	- Nombre d'événements organisés	25 événements	26 événements	24 événements
	- Pourcentage de retours positifs reçus de la part des parties prenantes concernant les contenus et l'organisation des événements	65 %	65 %	61 %
	- Équivalents plein temps passés à appuyer l'industrie par rapport aux EPT prévus	20 ETP	11 ETP	3 ETP

	- Pourcentage du nombre de correspondances provenant de l'industrie, des États membres et de la Commission fournies en temps voulu	60 %	60 %	95,8 %
Adopter une approche proactive vis-à-vis de l'OACI, des États membres, des institutions de l'EU afin de jouer un rôle majeur dans la préparation des règles et la définition des objectifs de sécurité	- Pourcentage de participation aux principaux groupes opérationnels de l'OACI délégués à la sécurité et à l'environnement	98 %	90 %	100 %
	- Pourcentage du nombre de dérogations ayant fait l'objet d'une réponse dans les délais	60 %	60 %	60,2 %
	- Pourcentage d'équivalents plein temps par rapport aux EPT prévus passés à épauler:	15 ETP	7,38 ETP	14,3 ETP
	o la Commission (CE) o les États membres (MS) o les pays tiers (TC)	o 4 CE o 5 MS o 6 TC	o 2,46 CE o 2,46 MS o 2,46 TC	o 0,8 CE o 2,45 MS o 11 TC
Mise en œuvre du programme de travail de réglementation adopté (Année N - N+3)	- Pourcentage de mise en œuvre du programme de réglementation - Équivalents plein temps passés à la production de règles par rapport aux EPT prévus	95 % 35 ETP	95 % 35,67 ETP	112,5 % 31,3 ETP
Amélioration/simplification des processus de réglementation	- Équivalents plein temps passés à l'amélioration des processus gérés par le département Réglementation par rapport aux EPT prévus	30 ETP	6,15 ETP	1,2 ETP

SUPERVISION DE LA SECURITE DES PRODUITS

Objectif	KPI	Objectif 2011	Objectif 2012	Résultat 2012
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	90 %	90 %	84,82 %
Internaliser les tâches liées au projet de certification et au CAW conformément à la politique d'internalisation	Heures assurées en interne en pourcentage du total.	72 %	74 %	76,02 %
Améliorer les performances du personnel technique	Partage des heures de travail (travail sur projet) sous forme de pourcentage du total d'heures	77 %	78 %	83,52 %
Satisfaction de l'industrie	Pourcentage de retours d'information positifs reçus via les questionnaires envoyés aux parties prenantes	75 %	75 %	Sans objet

AGREMENTS D'ORGANISME

Objectif	KPI	Objectif 2011	Objectif 2012	Résultat 2012
Établir des moyens de contrôle de l'efficacité des surveillances NAA, afin d'assurer une application commune de la surveillance des organismes; ceci indépendamment du fait que la surveillance a été réalisée par l'AESA ou une NAA par elle-même	Nombre de visites de NAA accompagnées de chefs d'équipe de l'AESA ou de membres de la direction de l'AESA	5 %	5 %	Une planification mensuelle de janvier à décembre 2012 a été exécutée à 100 %. L'objectif de 5 % a été atteint.
Mettre en œuvre les nouvelles compétences adaptées en temps opportun suite aux changements des dates de réalisation	Disponibilité du plan de mise en œuvre	Appliquer les nouvelles compétences selon le plan de mise en œuvre	Nouvelles compétences mises en œuvre	Les nouvelles compétences ont été mises en œuvre avec succès.
Préparation de procédures adaptées pour les sous-traitants de NAA en tenant compte des nouvelles compétences	Pourcentage de tâches externalisées par rapport aux tâches réalisées par le personnel de l'AESA	Établir des procédures d'externalisation (objectif à 80 %)	Procédures d'externalisation établies (objectif à 80 %)	Les procédures d'externalisation ont été établies, les tâches ont déjà été externalisées auprès d'entités qualifiées et de NAA.
Développer un système de surveillance fondé sur les risques avec des essais définis et des phases de réalisation	Mise en œuvre de phases de surveillance basée sur les risques par rapport au plan de mise en œuvre	Finalisation de la phase d'essais	50 % de mise en œuvre	Les procédures adaptées aux CAO, POA et DOA ont été ajustées.
Fournir les ressources requises pour les activités d'inspection du département de normalisation	% de satisfaction des demandes	90 % des demandes satisfaites	90 % des demandes satisfaites	Toutes les demandes du S.1 ont été satisfaites en décembre 2012.

INSPECTION DANS LES ÉTATS MEMBRES

Objectif	KPI	Objectif 2011	Objectif 2012	Résultat 2012
Respect du nombre de visites d'inspection prévues dans le plan annuel approuvé (1er pilier stratégique)	% des visites planifiées effectuées	100 % des visites prévues + visites ad hoc et autres visites imprévues	100 % des visites prévues + 10 % supplémentaires (Ad-hoc, FUP, etc.)	100 % réalisées dans tous les domaines (sans compter un nombre considérable de visites ad-hoc et de suivi supplémentaires)
Poursuite des mesures de normalisation proactives (2e pilier stratégique)	Mise en place de réunions de normalisation	Une par champ d'application	1 réunion pour FSTD et IAW 2 réunions pour CAW, OPS, FCL	Objectif réalisé (réunions de normalisation tenues dans tous les domaines existants)
Évaluer l'impact du règlement de base et des règles de mise en œuvre (art 24.3) (3e pilier stratégique)	% de problèmes analysés par rapport aux problèmes identifiés	Sans objet	70 %	100 %

EXPLOITANTS

Objectif	KPI	Objectif 2011	Objectif 2012	Résultat 2012
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 demande et plan de financement	Rédiger les procédures et processus, ainsi que les exigences d'exploitation de la base de données établies	Rédiger les procédures et processus, ainsi que la base de données établie	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
Application réussie de la règle de mise en œuvre relative aux habilitations des TCO	Application aisée de la règle de mise en œuvre	Sans objet	Évaluation des risques initiale effectuée;	Report de la procédure de réglementation pour la partie-TCO envisagée (avis publié en décembre 2012)
Épauler la Commission dans le contexte du règlement CE n°2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005	Épauler la Commission conformément aux demandes	10 missions (envisagées par la Commission)	10 missions	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
Participer à des séminaires, conférences, tournées de promotion	Nombre d'initiatives en dehors des événements habituels	Au moins 3	3	3
Présenter le système SAFA de la Commission européenne au cours de conférences internationales appropriées et sur demande formulée par les États, afin d'aligner les méthodes d'inspection au sol sur celles d'autres autorités aéronautiques majeures	Nombre de présentations externes et d'échanges avec les autorités des pays tiers	5	5	6
Développement de la base de données SAFA	Simplicité d'utilisation et qualité des extraits	Nouvelle version utilisée	Amélioration d'une année à l'autre; initiation et mise en œuvre de la CR en fonction des observations des utilisateurs	Principale mise à niveau déployée en octobre 2012

COOPERATION INTERNATIONALE

Objectif	KPI	Objectif 2011	Objectif 2012	Résultat 2012
Promouvoir le système de l'AESA par des accords bilatéraux (BASA), des accords de collaboration (WA) et des représentants locaux.	- Pourcentage du nombre d'initiatives mise en œuvre par rapport au nombre total de demandes reçues	90 % des demandes ayant reçu une réponse positive dans des délais acceptables	90 % des demandes ayant reçu une réponse positive dans des délais acceptables	98 %
	- Pourcentage du nombre de réunions de coordination, dans le cadre du suivi des conventions	90 % des réunions de coordination organisées	90 % des réunions de coordination organisées	98 %
Épauler la CE lors de la définition, la mise en œuvre et l'évaluation des programmes de coopération de l'UE dans le domaine de l'aviation civile (Nouvel objectif)	Nombre de projets avec implication directe de l'AESA (participation aux réunions de comité de pilotage des projets, contribution aux activités techniques, etc.)	7 projets	8 projets	13 projets
Développer et mettre en œuvre les activités de coopération technique telles que la formation et les ateliers techniques au bénéfice des autorités partenaires internationales	Nombre d'activités techniques organisées pour diffuser et expliquer les règlements de l'UE	15 événements	15 événements	27 événements
Appui à la Commission pour la coordination des lettres d'état (SL) de l'OACI conformément à la procédure de la Commission	- Pourcentage des recommandations concernant les Lettres d'état (SL) fournies à temps	90 %	90 %	97 %

ACTIVITES DE SOUTIEN¹⁰

Objectif	KPI	Objectif 2011	Objectif 2012	Résultat 2012
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	75 %	75 %	80 %
Traiter les demandes en temps utile en vue d'assurer la qualité et l'amélioration continue du service à l'industrie	Pourcentage de certificats émis dans les 2 jours ouvrables, à partir de la réception des visas techniques	80 %	90 %	88 %
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	98 %	98 %	100 %

¹⁰ Certains des KPI ont été passés en revue afin d'améliorer leur adaptation aux méthodes de travail dans SAP, comme l'indiquent déjà les conditions du programme de travail 2012.

Proposer un service d'achat approprié au secteur d'activité	Pourcentage de planification à valeur élevée (>60k) de septembre réalisée à la fin de l'année (nombre de procédures, nombre de contrats signés, volume budgétaire)	92 %	95 %	95 %
Maintien d'un taux élevé d'exécution du budget	Pourcentage d'engagements respectés par rapport aux prévisions compte tenu du budget annuel global	98 %	98 %	97,06 %
Améliorer l'efficacité du processus de recouvrement des créances	Nombre moyen de jours avant l'encaissement des ordres de recouvrement	100	95	74,24
Produire des rapports de gestion adéquats à l'attention du CA	Tableau de résultats fourni pour chaque réunion du CA	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 logiciel de gestion des documents et archives dans tous les départements	Étude de faisabilité de la gestion des informations	Mise en place des exigences et mise en conformité des projets pilotes	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.
Mise en œuvre du tableau des effectifs	Pourcentage de postes d'agents temporaires autorisés pourvus fin 2010	97 %	97 %	97 %
Identifier le programme de formation standard (critères communs en tenant compte des connaissances, des compétences et de l'expérience) pour le profil des inspecteurs de la sécurité aérienne	Document de travail final	Document de travail final validé et signé	Développement initial et fourniture de modules et programmes de formation communs identifiés	L'introduction du nouveau programme des certificats de qualification des inspecteurs impliquera le lancement d'un projet complet afin de répondre aux aspects et exigences spécifiques de cette nouvelle procédure. Première version en janvier 2013.

Certification ISO 9001	Évaluation par un organe externe	Certificat obtenu	Certificat maintenu	Certificat maintenu
Réaliser un exercice annuel d'analyse des risques.	Registre des risques à jour	100 % à jour	100 % à jour	100 % à jour Registre des risques 2012 finalisé et à jour.
<p>Habilitation</p> <p>-Assurer un processus continu et stable de supervision des NAA et/ou des entités qualifiées auxquelles des tâches de certification ont été confiées</p> <p>-Fournir une garantie fiable au processus de certification que les NAA et/ou les QE sont en mesure d'exécuter les tâches allouées et que l'Agence est capable de répondre aux demandes en temps requis.</p>	<p>Indicateur de conformité: Plan annuel d'habilitation mis en œuvre Objectif: toutes les inspections prévues pour une année N ont été effectuées</p> <p>Indicateur de performance: Adaptation efficace des audits ACCR supplémentaires identifiés au cours de l'année N Objectif: tous les audits supplémentaires à exécuter pendant l'année N.</p>	100 % à jour	100 % à jour 100 % des audits ACCR effectués comme prévu. Planification en 2012 (plan approuvé au 03.11.11): T I – 1 T II – 3 T III – 2 T IV – 2	<p>100 % à jour</p> <p>Résultat total 2012: 30 activités réalisées contre 13 planifiées (231 % de réalisation) Réalisation annuelle 2012: 8 audits de surveillance (SA) des NAA effectués sur 8 planifiés (100 %); en outre, 11 ACCR provisoires pour 11 NAAS + 3 révisions ont été effectués (0 planifié); 7 audits initiaux (IA) de Qes ont été effectués (5 prévus)</p> <p>Résultat total 2012: 30 activités réalisées contre 13 planifiées (231 % de réalisation)</p>

Annexe 8: 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 2012.

Composition¹¹

Membres avec droits de vote	Commission européenne et États membres européens (27)
Membres sans droits de vote	Norvège, Liechtenstein, Islande, Suisse
Observateurs	Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, 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 au Conseil d'administration
M. Michael SMETHERS (Royaume-Uni)	M. Maxime COFFIN (France)

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	M^{me} Silvia GEHRER Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
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
Danemark	M. Jesper RASMUSSEN Directeur général adjoint Autorité des transports danois
Espagne	M^{me} Isabel MAESTRE Directrice de l'AESA Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)
Estonie	M. Koit KASKEL Directeur général Administration de l'aviation civile

¹¹ Membres actuels du CA de l'AESA en décembre 2012. 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>.

Finlande	M. Pekka HENTTU Directeur général Aviation civile, agence des transports finlandais (TraFi)
Grèce	M^{me} Fofi PAPADIMITROPOULOU Gouverneur de la CAA hellénique
Hongrie	M^{me} Ildikó Szakmáry Directrice générale de l'aviation civile Département de l'aviation civile et de la navigation maritime et intérieure Ministère du développement national
Irlande	M^{me} Ethna BROGAN Directrice générale adjointe à l'aviation civile Division de la réglementation aérienne et des relations internationales Département des transports
Islande	M. Pétur K. MAACK Directeur général Administration de l'aviation civile
Italie	Pr. Alessio QUARANTA Directeur général Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Lettonie	M. Maris GORODCOVS Directrice générale 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) Direction 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. Sjoerd VAN DIJK (membre suppléant) Directeur de la division de sécurité aérienne 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. Tudorel ROMAN Directeur de la navigabilité Autorité aéronautique civile roumaine (RCAA)
Slovénie	M. Mirko KOMAC M. Sc Directeur suppléant Agence de l'aviation civile
Suède	M^{me} Ingrid CHERFILS Directrice du Département de l'aviation civile Agence de transport suédoise
Suisse	M. Marcel ZUCKSCHWERTD Directeur Division de réglementation et de stratégie aéronautique 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 9: Liste des acronymes

ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe)
ACI	Airport Council International (Conseil international des aéroports)
AD	Airworthiness Directive (Consigne de navigabilité)
AMC	Acceptable Means of Compliance (Moyens acceptables de conformité)
AR	Authority Requirements (Exigences applicables aux autorités)
ATCO	Air Traffic Controller (Contrôleur de la circulation aérienne)
BASA	Bilateral Air Safety Agreement (Accord bilatéral de sécurité aérienne)
AC	Agent contractuel
CAAC	Civil Aviation Administration of China (Administration de l'aviation civile chinoise)
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (ICAO) [Comité de la protection de l'environnement en aviation (OACI)]
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation (Organisme des services de navigation aérienne civile)
CAT	Commercial Air Transport (Transport aérien commercial)
CAW	Continuing Airworthiness (Maintien de la navigabilité aérienne)
CC	Cabin Crew (Équipage de cabine)
CE	Commission européenne
CEAC	European Civil Aviation Conference (Conférence européenne de l'aviation civile)
CECAC	European Crisis Coordination Cell (Cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise)
CMA	Continuous Monitoring Approach (Approche de surveillance continue)
COA	Continuing Airworthiness Organisations (Organismes de maintien de la navigabilité)
CRD	Comment Response Document (Document de réponse aux commentaires)

CRT	Comment Response Tool (Outil de réponse aux commentaires)
CTIG	Common Training Initiative Group (Groupe d'initiative de formation commune)
DOA	Design Organisation Approval (Agrément d'organismes de conception)
EAD	Emergency Airworthiness Directive (Consigne de navigabilité d'urgence)
EARPG	European Aviation Research Partnership Group (Groupe européen de partenariat pour la recherche aéronautique)
EASAC	European Safety Advisory Committee (Comité consultatif européen sur la sécurité aérienne)
EASP	European Aviation Safety Programme (Programme européen de sécurité aérienne)
EASp	European Aviation Safety Plan (Plan européen de sécurité aérienne)
EAU	Émirats arabes unis
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team (Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale)
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control (Centre européen de prévention et de contrôle des maladies)
ECofA	Export Certificate of Airworthiness (Certificat de navigabilité pour l'exportation)
EGAST	European General Aviation Safety Team (Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale)
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service (Système européen de navigation par recouvrement géostationnaire)
EHEST	European Helicopter Safety Team (Équipe européenne pour la sécurité des hélicoptères)
EHFAG	European Human Factors Advisory Group (Groupe consultatif européen des facteurs humains)
ERP	Enterprise Resource Planning (Planification des ressources de l'entreprise)
ESSI	European Safety Strategy Initiative (Initiative européenne de sécurité stratégique)

ETSOA	European Technical Standard Order Autorisation (Autorisation selon les spécifications techniques européennes)
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile)
FAA	Federal Aviation Administration (USA) (Administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique)
FAB	Functional Airspace Blocks (Blocs d'espace aérien fonctionnel)
FAL	Final Assembly Line (Chaîne d'assemblage final)
FCL	Flight Crew Licensing (Octroi de licences aux membres d'équipage de conduite)
FDM	Flight Data Monitoring (Surveillance des données de vol)
FOIA	(US) Freedom of Information Act (Loi sur la liberté d'information des États-Unis d'Amérique)
FSTD	Flight Synthetic Training Devices (Entraîneurs synthétiques de vol)
ETP	Équivalent plein temps
GM	Guidance Material (Documents d'orientation)
GTA	Air Traffic Management (Gestion du trafic aérien)
HLSC	(ICAO) High Level Safety Conference (Conférence sur la sécurité de haut niveau (OACI))
IAC	Interstate Aviation Committee (Comité aéronautique inter-États)
IAS	Internal Audit Service (Service d'audit interne) (Commission européenne)
IAW	Initial Airworthiness (Navigabilité initiale)
ICF	International Cooperation Forum (Forum sur la coopération internationale)
IGPT	Inter Group on Pilot Training (Inter-groupe de formation des pilotes) (AESA)
IORS	Internal Occurrence Reporting System (Système interne de comptes-rendus d'événements) (AESA)
IPPF	International Professional Practices Framework (Cadre des pratiques professionnelles internationales)

ISC	Internal Safety Committee (Comité interne de sécurité)
IT	Information Technology (Technologies de l'information)
ITQI	International Training Qualification Initiative (IATA) (Initiative de qualification de la formation internationale (IATA))
JAA	Joint Aviation Authorities (Autorités conjointes de l'aviation)
JAR	Joint Aviation Requirement (Règle aéronautique commune)
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (Autorités conjointes de réglementation des systèmes sans équipage)
JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau (Bureau de l'aviation civile japonaise)
LMER	Master Minimum Equipment List (Liste minimale d'équipements de référence)
LoA	Letter of Agreement (lettre d'accord)
MOA	Maintenance Organisation Approval (Agrément d'organisme de maintenance)
MRB	Maintenance Review Board (Conseil de révision de la maintenance)
N°	Numéro
NAA	National Aviation Authority (Autorité aéronautique nationale)
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) (Nouvelle génération de professionnels aéronautiques (OACI))
NPA	Notice of Proposed Amendment (EASA) (Avis de proposition de modification (EASA))
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) (Avis de proposition de réglementation (FAA))
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OPS	Air Operations (Exploitations aériennes)
OR	Organisation Requirements (Exigences applicables aux organisations)
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) (Proposition d'émission d'une directive de navigabilité (EASA))
POA	Production Organisation Approval (Agrément d'organisme de production)

PRB	Performance Review Board (Organe d'évaluation des performances)
QE	Qualified Entities (Entités qualifiées)
RH	Ressources humaines
RTC	Restricted Type Certificate (Certificat de type restreint)
SAE	Society of Automotive Engineers (Société des ingénieurs automobiles)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers)
SAN	Storage Area Network (Réseau de zones de stockage)
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systèmes, applications et produits dans le traitement des données [FR]
SARPS	(ICAO) Standards and Recommended Practises (Normes et pratiques recommandées (OACI))
SAS	Special Airworthiness Specification (Consigne de navigabilité spéciale)
SESAR	Single European Sky ATM Research (Programme de recherche pour la mise en place du Ciel unique européen)
SMS	Safety Management Systems (Systèmes de gestion de la sécurité)
SNA	Air Navigation Services (Services de navigation aérienne)
END	Expert national détaché
SPOA	Single Productions Organisations (Organismes de production unique)
SSP	State Safety Programme (Programme de sécurité de l'État)
STC	Supplemental Type Certificate (Certificat de type supplémentaire)
STD	Synthetic Training Device (Entraîneur synthétique)
T	Trimestre
AT	Agent temporaire
TC	Type Certificate (Certificat de type)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TCO	Exploitants de pays tiers
TFOEB	Operational Evaluation Board (Conseil d'évaluation opérationnelle)

UE	Union européenne
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (OACI) (Programme universel d'audits de supervision de la sécurité)
WA	Working Arrangement (Accord de collaboration)