

AESA

RAPPORT D'ACTIVITÉ ANNUEL 2015

Cologne, le 31 mai 2016

Analyse et évaluation du conseil d'administration

MB 01/2016

ANALYSE ET ÉVALUATION DU RAPPORT D'ACTIVITÉ ANNUEL DE L'ORDONNATEUR POUR L'ANNÉE 2015

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,

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

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

vu le programme de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'année 2015 adopté par le conseil d'administration en novembre 2014,

vu le rapport d'activité annuel de l'ordonnateur de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'année 2015 tel que présenté au conseil en mai 2016,

1. salue les résultats présentés dans le rapport d'activité annuel de l'ordonnateur ainsi que les performances réalisées en s'acquittant des tâches en vertu du règlement de base (CE) n° 216/2008 de l'AESA.
2. Le conseil d'administration estime que le rapport d'activité dresse un tableau fidèle et complet des activités entreprises par l'Agence en 2015. Il note que la plupart des actions présentées dans le programme de travail annuel 2015 ont été menées à bien.
3. Le conseil d'administration salue également le fait que le contenu du rapport d'activité annuel est conforme à celui du programme de travail annuel 2015. Il encourage vivement l'Agence à poursuivre sur cette voie dans les futurs rapports et de lier plus étroitement les deux documents.
4. En ce qui concerne la fourniture des éléments garantissant l'assurance, le conseil d'administration note avec satisfaction l'évaluation des résultats d'audit et le suivi des recommandations d'audit.

Sur base de ce rapport et des communications fréquentes avec l'organisation je constate une amélioration continue de la performance au travers de toute l'organisation. Je salue également la capacité dynamique de l'AESA à réagir et prendre action par rapport aux nouvelles menaces et défis rencontrés l'année passée.

Cologne, le 7 juin 2016

Par le conseil d'administration

Pekka Henttu

Président du conseil d'administration



Résumé analytique

2015 a été à nouveau une année de forte activité pour l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Les principales réalisations de l'Agence en 2015 comprennent:

- **Initiation de l'évaluation technique des exploitants de pays tiers (TCOs):** l'AESA a reçu 650 demandes de TCOs. Les premières délivrances d'autorisation à des TCOs ont été annoncées au cours d'un évènement à Brussels Airport le 2 juillet 2015. Les évaluations techniques ont couvert 66% des avions de pays tiers impliqués dans le transport aérien commercial vers L'UE.
- **Publication d'un avis technique sur les drones:** Cet avis pose les bases pour tout travaux ultérieurs de mise en place de règles, des documents d'orientation ainsi que la promotion de la sécurité, afin d'assurer que les aéronefs sans pilote soient opérés en toute sécurité et de minimiser leur impact sur la sécurité du système aérien.
- **Mise en œuvre d'une feuille de route favorisant la cybersécurité:** L'Agence a développé une feuille de route concernant la cybersécurité dans l'aviation, approuvée par le conseil d'administration en décembre 2015. La feuille de route définit les orientations stratégiques dans le domaine réglementaire, la cybersécurité réactive, la recherche et la promotion, afin de mieux faire face aux risques liés à la cybersécurité en aviation.
- **Lancement d'un programme sur les mégadonnées (Big Data):** L'AESA mène une étude afin d'évaluer la possibilité de développer un programme européen d'échange de données profitant des avantages des technologies des mégadonnées.
- **Révision du programme d'élaboration de la réglementation (RMP):** Le développement d'un nouveau RMP basé sur des principes considérablement modifiés a commencé début 2015. Le résultat de ces développements a finalement été approuvé en décembre 2015 en tant que RMP 2016-2020. La nouveauté la plus importante est que le RMP aborde l'élaboration de la réglementation sous l'angle global de la sécurité; un lien étroit entre le plan européen de sécurité aérienne et le RMP a été établi.
- **Nouveau processus transparent pour l'inspection des États membres - Suivi continu** Toutes les activités de normalisation sont maintenant déterminées par un suivi continu. Les inspections ont été classées par ordre de priorité et planifiées sur la base de l'évaluation par l'Agence de la capacité des autorités compétentes à s'acquitter de leurs responsabilités de surveillance. Les inspections sont plus ciblées, ce qui permet de se concentrer sur les problèmes importants.
- Soutien au nouveau règlement concernant les comptes rendus d'évènements (376/2014) entré en vigueur le 15 novembre 2015. L'Agence a d'abord effectué les travaux nécessaires afin qu'il soit conforme au règlement. Ensuite, son implémentation a également impliqué le support de l'Agence à la Commission Européenne ainsi qu'aux États membres via le réseau des analystes.
- **Avancées sur les accords bilatéraux et les accords de collaboration:** USA: les activités de l'Agence se sont concentrées sur la finalisation des nouvelles annexes du EU-US BASA. Les annexes ont été finalisées au niveau technique. Chine: implémentation d'une feuille de route technique en soutien à l'ouverture potentielle de négociations BASA entre l'UE et la Chine. Japon: lancement de l'évaluation préliminaire du système de l'aviation civile japonaise en matière de navigabilité en soutien à l'ouverture potentielle de négociations BASA entre l'UE et le Japon. Brésil: BASA est maintenant totalement implémenté.



- **Implémentation d'une nouvelle stratégie de recherche:** en 2015, l'AESA a commencé l'implémentation de sa nouvelle stratégie de recherche. L'objectif en 2015 était de mettre en place les mécanismes nécessaires, permettant l'implémentation complète de sa stratégie en 2016.
- **Lancement de la nouvelle banque centrale européenne de questions (ECQB):** la première mise en place complète du nouveau processus a eu lieu en novembre 2015. 1476 nouvelles questions ont été ajoutées à travers tous les sujets, avec une amélioration particulière de la représentation des questions pour la catégorie hélicoptère, 1876 questions existantes ont été améliorées et 251 ont été bloquées. Les éléments repris ci-dessus représentent env. 30% de la totalité de la banque de questions.
- **Niveau de sécurité et gestion du trafic aérien (GTA):** l'Agence a joué un rôle essentiel en soutenant la Commission européenne avec la mesure du niveau de sécurité de la GTA.

En tant que régulateur, l'AESA est constamment confrontée avec de nouvelles menaces de sécurité et de nouveaux besoins du secteur.

Une part importante des activités de l'Agence en 2015 était liée à l'accident de la Germanwings. Par ailleurs, les conséquences de l'accident du MH17 en juillet 2014 n'avaient pas été anticipées dans toute leur ampleur lors de la finalisation du programme de travail de 2015. Plus particulièrement, le survol de zones de conflit est devenu un problème très préoccupant suite au MH17, et l'Europe manque d'un système d'alerte coordonné adéquat et d'une structure de partage d'informations. Cette déficience a été traitée par le groupe de travail de haut niveau sur les zones de conflit créé en 2015 et qui a fait part de ses recommandations en 2016.

En outre,

- de récents modèles économiques dans l'aviation posent un défi aux systèmes de supervision traditionnels.
- La sécurité et la sûreté sont de plus en plus inter-connectées et les nouvelles technologies ont un impact sur la cybersécurité, augmentant le niveau de la menace de l'industrie aéronautique.
- L'industrie du drone enregistre une croissance rapide.

De plus, l'industrie aéronautique croît plus rapidement que les ressources de l'Agence. Par exemple, Airbus a vendu plus de 1000 avions en 2015 et a reçu plus de 4500 commandes pour l'A320neo. L'A320neo a été certifié par l'AESA fin 2015, dans les délais prévus pour la première livraison. Boeing a présenté son 737 MAX et enregistré 3000 commandes. Le 737 MAX sera équipé du moteur LEAP-1A de CFM, certifié par l'AESA en 2015, également dans les temps requis pour répondre à la demande de l'industrie.

En plus des réalisations reprises ci-dessus, l'AESA a également préparé le terrain en 2015 afin de relever les défis:

- tout d'abord, l'Agence a présenté à la Commission européenne son avis sur la révision de son règlement de base; elle propose d'établir un système de réglementation efficace, non-fragmenté et flexible en Europe, avec l'intégration complète des États membres.
- Ensuite, l'Agence a publié son nouveau plan stratégique pour la période 2016-2020, définissant sa vision et les priorités stratégiques des 5 prochaines années, compte-tenu des défis envisagés.
- Troisièmement, l'AESA a optimisé ses ressources humaines: pour la première fois dans son histoire, elle a atteint un taux d'occupation de 100% pour les agents temporaires (2014:



95%). La politique d'échange de personnel de l'AESA a été adoptée en novembre 2015 et le développement de sa politique de recrutement de personnel junior et d'évolution a commencé, en accord avec la vision et l'objectif stratégique de l'Agence de se fonder sur un personnel engagé, flexible et talentueux.

La mission de l'AESA est d'assurer des services de transport aérien sûrs aux citoyens en Europe et dans le monde. 2015 a démontré que cette mission ne peut être prise pour acquis. Ce rapport d'activité annuel propose une vision détaillée des réalisations de l'AESA en 2015.



Table des matières

ANALYSE ET EVALUATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.....ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

RESUME ANALYTIQUEERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

1. REALISATIONS DE L'ANNEEERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

1.1 Gestion de la sécurité..... Error! Bookmark not defined.

1.1.1 Objectif et champ d'application.....**Error! Bookmark not defined.**

1.1.2 Principales réalisations en 2015.....**Error! Bookmark not defined.**

1.2 Promotion de la sécurité Error! Bookmark not defined.

1.2.1 Objectif et champ d'application.....**Error! Bookmark not defined.**

1.2.2 Principales réalisations en 2015.....**Error! Bookmark not defined.**

1.3 Réglementation..... Error! Bookmark not defined.

1.3.1 Objectif et champ d'application.....**Error! Bookmark not defined.**

1.3.2 Principales réalisations en 2015.....**Error! Bookmark not defined.**

1.4 Surveillance de la sécurité des produits Error! Bookmark not defined.

1.4.1 Objectif et champ d'application.....**Error! Bookmark not defined.**

1.4.2 Principales réalisations en 2015.....**Error! Bookmark not defined.**

1.5 Agréments d'organismes..... Error! Bookmark not defined.

1.5.1 Objectif et champ d'application.....**Error! Bookmark not defined.**

1.5.2 Principales réalisations en 2015.....**Error! Bookmark not defined.**

1.6 Inspections des États membres Error! Bookmark not defined.

1.6.1 Objectif et champ d'application.....**Error! Bookmark not defined.**

1.6.2 Principales réalisations en 2015.....**Error! Bookmark not defined.**

1.7 Exploitants Error! Bookmark not defined.

1.7.1 Objectif et champ d'application.....**Error! Bookmark not defined.**

1.7.2 Principales réalisations en 2015.....**Error! Bookmark not defined.**

1.8 Banque centrale européenne de questions Error! Bookmark not defined.

1.8.1 Objectif et champ d'application.....**Error! Bookmark not defined.**

1.8.2 Principales réalisations en 2015.....**Error! Bookmark not defined.**

1.9 Coopération internationale..... Error! Bookmark not defined.

1.9.1 Objectif et champ d'application.....**Error! Bookmark not defined.**

1.9.2 Principales réalisations en 2015.....**Error! Bookmark not defined.**

1.10 Activités de soutien..... Error! Bookmark not defined.



1.10.1	Applications et services d'externalisation	Error! Bookmark not defined.
1.10.2	Finances et Achats	Error! Bookmark not defined.
1.10.3	Technologies de l'information	Error! Bookmark not defined.
1.10.4	Services institutionnels	Error! Bookmark not defined.
1.10.5	Communications	Error! Bookmark not defined.
1.10.6	Service d'audit interne et d'assurance qualité	Error! Bookmark not defined.
1.10.7	Ressources humaines (RH).....	Error! Bookmark not defined.
1.10.8	Services juridiques	Error! Bookmark not defined.
1.10.9	Formation technique	Error! Bookmark not defined.
2.	GESTION.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
2.1	Conseil d'administration et développements majeurs	Error! Bookmark not defined.
2.2	Gestion budgétaire et financière	Error! Bookmark not defined.
2.3	Gestion des ressources humaines (RH).....	Error! Bookmark not defined.
2.4	Évaluation par la direction	Error! Bookmark not defined.
2.5	Tâches d'exécution budgétaire confiées à d'autres services et entités....	Error! Bookmark not defined.
2.6	Évaluation des résultats d'audit durant l'année de référence	Error! Bookmark not defined.
2.6.1	Service d'audit interne (IAS).....	Error! Bookmark not defined.
2.6.2	Capacité d'audit interne (CAI)	Error! Bookmark not defined.
2.6.3	Cour des comptes européenne.....	Error! Bookmark not defined.
2.7	Suivi des plans d'audit, des audits et des recommandations	Error! Bookmark not defined.
2.8	Suivi des observations de l'autorité de décharge	Error! Bookmark not defined.
3.	ÉVALUATION DE L'EFFICACITE DES SYSTEMES DE CONTROLE INTERNE	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
3.1	Gestion des risques	Error! Bookmark not defined.
3.2	Respect et efficacité des normes de contrôle interne.....	Error! Bookmark not defined.
4.	ASSURANCE DU DIRECTEUR.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
4.1	Examen des éléments corroborant l'assurance	Error! Bookmark not defined.
4.2	Réserves.....	Error! Bookmark not defined.
4.3	Conclusions générales concernant l'assurance	Error! Bookmark not defined.
5.	DECLARATION D'ASSURANCE DE L'ORDONNATEUR.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.



ANNEXE I: STATISTIQUES DES ACTIVITES DE BASE..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

1. **Indicateurs de performance clés (KPI) Error! Bookmark not defined.**
2. **Décisions, avis et avis de proposition de modification (NPA) en 2015 Error! Bookmark not defined.**
3. **Études et projets de recherche Error! Bookmark not defined.**

ANNEXE II: STATISTIQUES SUR LA GESTION FINANCIERE .. ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**ANNEXE III: ORGANIGRAMME..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.****ANNEXE IV: TABLEAU DES EFFECTIFS ET COMPLEMENT D'INFORMATION SUR LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.****ANNEXE V: ÉVALUATION COMPARATIVE (BENCHMARKING)..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.****ANNEXE VI: FONCTIONS CLES..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.****ANNEXE VII: EFFECTIFS..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.****ANNEXE VIII: RELATIVE A LA PARTIE 2..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

1. **Procédures de marchés publics lancées ou achevées en 2015 Error! Bookmark not defined.**
2. **Renonciation aux recouvrements..... Error! Bookmark not defined.**
3. **Résumé des décisions du Conseil d'administration en 2015 Error! Bookmark not defined.**

ANNEXE IX: RELATIVE A LA PARTIE 3..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

1. **Actions de l'Agence pour prévenir et gérer les conflits d'intérêts Error! Bookmark not defined.**
2. **Actions de l'Agence pour éviter la fraude Error! Bookmark not defined.**

ANNEXE X: COMPTES ANNUELS DEFINITIFS (K€) ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**ANNEXE XI: MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AESA ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

**ANNEXE XII: VISUALISATION DE TABLEAU DE BORD DE PAYS POUR LA
SURVEILLANCE CONTINUE.....ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**

ANNEXE XIII: LISTE DES ACRONYMES86



1. Réalisations de l'année

1.1 Gestion de la sécurité

1.1.1 Objectif et champ d'application

La gestion de la sécurité au niveau de l'Agence vise à rassembler toutes les activités de gestion de la sécurité de l'Agence ainsi que celles entreprises en collaboration avec les États membres ou l'industrie, afin d'implémenter une gestion des risques de la sécurité à l'échelle européenne. L'objectif ultime de l'AESA est de mener la transition vers un système de sécurité efficace, pro-actif et fondé sur des preuves. Il reposera sur deux piliers, (1) le renforcement de l'intelligence sécuritaire et des fonctions de performance de sécurité; et (2) le développement d'une fonction de programmation de sécurité descendante et fondée sur les risques.

Afin de soutenir ces objectifs en 2015, l'Agence a déployé une stratégie à niveaux multiples où (i) les processus actuels sont rationalisés, (ii) de nouveaux outils informatiques sont développés, (iii) la réorganisation du processus de gestion du risque au niveau européen a été lancée et (iv) des solutions innovantes et ambitieuses ont été explorées, en particulier dans la recherche et l'utilisation des technologies des mégadonnées.

1.1.2 Principales réalisations en 2015

1.1.2.1 *Intelligence sécuritaire et niveau de sécurité*

Soutient au nouveau règlement concernant les comptes rendus d'évènements (376/2014)

Une des priorités essentielles de l'Agence en 2015 était de préparer l'implémentation du règlement (UE) 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile. Il est entré en vigueur le 15 novembre 2015. L'Agence a d'abord effectué de nombreux travaux pour assurer sa conformité au règlement. Ceci a impliqué l'adaptation des processus et outils de comptes rendus d'évènements de l'Agence, ainsi que de s'assurer que ses propres organisations de reporting reçoivent le support adéquat pour les adaptations de leurs processus de comptes rendus d'évènements. L'implémentation du règlement a également impliqué le support de l'Agence à la Commission européenne (CE) ainsi qu'aux États membres via le réseau des analystes (NoA). Ceci a impliqué l'élaboration de lignes directrices, de moyens techniques (spécifications et outils informatiques) afin de faciliter le flux des évènements et le soutien aux différentes actions de communication de la CE. Ensuite, l'Agence a dirigé le développement d'un nouveau système européen de classification de risques qui permettra l'évaluation d'occurrences individuelles à partir de mai 2017.

Re-fondation du processus d'analyse de la sécurité

L'Agence a fait des progrès significatifs en matière d'analyse de la sécurité concernant l'identification et l'évaluation des risques dans tous les domaines de l'aviation. Le nouveau processus européen d'analyse du risque de sécurité a impliqué la mise en place de portefeuilles de risques pour la sécurité pour une série de domaines qui reprennent les principales zones de risque (conséquences) et les problèmes de sécurités connexes. Cette démarche est complètement intégrée dans un nouveau processus de gestion du risque permettant l'identification systématique des problèmes de sécurité et assure une approche factuelle pour l'évaluation du risque qui en découle. Ces portefeuilles de risques pour la sécurité alimentent ensuite le plan européen pour la sécurité aérienne (EPAS) et d'autres processus de l'Agence qui statuent sur les actions d'améliorations de la sécurité requises. Avec ces changements, l'examen annuel de la sécurité a fait l'objet d'une révision majeure afin d'accorder plus d'importance à l'analyse des causes et au lien à l'EPAS. L'amélioration de l'analyse de sécurité a requis une étroite collaboration avec les États membres au travers du NoA, qui a maintenant été redirigé vers les travaux d'analyse de la sécurité en collaboration. Ce processus a encore été renforcé par la mise en place d'un nombre de groupes d'analyse collaborative (CAGs) par domaine réunissant les États



membres et l'industrie pour favoriser le développement coordonné des catégories de risques. En 2015, les CAGs des ballons et des hélicoptères extracôtiers ont été créés. Ils ont déjà contribué à aligner les stratégies de sécurité des différentes organisations dans ces domaines sur des objectifs sécuritaires communs.

Les principaux travaux d'analyse de sécurité en 2015 incluent:

- L'identification des principales zones de risque (Conséquences) et des problèmes de sécurité dans les secteurs opérationnels des hélicoptères extracôtiers, des avions de l'aviation générale et des opérations de ballons.
- L'analyse des accidents en Europe, impliquant les avions d'aviation générale immatriculés en dehors des États membres de l'AESA.
- Une étude des accidents de perte de contrôle dans les transports aériens commerciaux.

Lancement d'un programme sur les mégadonnées (Big Data):

L'AESA a commandé une étude afin d'évaluer la possibilité de développer un programme européen d'échange de données profitant des avantages des technologies des mégadonnées. L'étude fut dirigée par l'AESA et secondée par une firme indépendante (Bearing Point) à l'issue d'un appel d'offre. Quatre États membres ont contribué directement à l'étude en y apportant de l'expertise et en siégeant au comité de pilotage. Les résultats de l'étude ont démontré la faisabilité du programme. En particulier, il est établi (i) que la grande majorité des participants européens adhèrent à un tel programme; (ii) qu'il y a un potentiel d'avantages sur les plans stratégique, systémique et opérationnel; (iii) que les participants sont disposés à fournir leurs données, moyennant une forte protection des données; (iv) que le programme est techniquement réalisable. L'étude a également conclu que la preuve du concept est requise avant le déploiement complet. La preuve du concept sera effectuée avec un nombre limité de participants (Membres fondateurs) afin de confirmer les bénéfices escomptés tout en testant le modèle technique et la gouvernance.

Suivi d'accidents et recommandations de sécurité

L'Agence a renforcé sa coordination avec les autorités responsables des enquêtes de sécurité en développant une approche collaborative afin de partager et d'alimenter le système européen de recommandations de sécurité. L'AESA a également soutenu le développement du concept de recommandations de sécurité pertinentes à l'Union en coopération avec le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité afin de faciliter l'identification des améliorations de sécurité les plus attendues au niveau européen et d'alimenter directement les catégories de risques et l'EPAS. Elle a également émis un bulletin trimestriel visant à informer les autorités aéronautiques nationales des recommandations et actions entreprises. Finalement, l'examen systématique des événements analysés permet à présent la classification systématique du risque et contribue au processus de l'analyse de sécurité.

Concernant le travail régulier de suivi des recommandations de sécurité adressée à l'Agence, un rapport séparé est publié - le rapport annuel de suivi des recommandations de sécurité. En 2015, 84 nouvelles recommandations de sécurité ont été reçues et un total de 72 réponses ont été émises pour des recommandations de sécurité ouvertes.

Comptes rendus d'événements

En 2015, l'Agence a amélioré la qualité de son processus de comptes rendus d'événements, en particulier avec la mise en place d'un examen systématique permettant une analyse collective avant la décision de « clôture à la réception » d'événements spécifiques.

Performance de sécurité et GTA (Gestion du trafic aérien)

Dans le domaine de la performance de sécurité, l'Agence a joué un rôle essentiel en soutenant la CE avec la mesure du niveau de sécurité au sein de la GTA. Ceci a inclut le parachèvement des évaluations



pour la dernière année de la 1^{ère} période de référence (RP1) et la mise en place du processus nécessaire pour la première année de la 2^{ème} période de référence (RP2). La planification prévisionnelle et la préparation de la 3^{ème} période de référence ont également commencé en 2015 afin d'assurer que les indicateurs de performance en matière de sécurité (SPI) soient coordonnés avec la communauté aéronautique européenne toute entière. Dans une perspective plus large, l'Agence a également finalisé le développement initial d'un cadre de performance de sécurité pour les catégories de risques.

Gestion des données de sécurité et outils associés

Concernant la gestion des données de sécurité et les outils associés, l'Agence a rationalisé la structure de ses référentiels de données relatives à la sécurité ainsi que les processus concernés pour la saisie des données.

Une étude préliminaire sur la faisabilité et l'efficacité des techniques analytiques avancées comme «la fouille de données textuelles» a été lancée et un projet informatique pilote a été identifié. Par ailleurs, une étude approfondie du marché des logiciels de gestion de la sécurité a été réalisée, menant à la sélection et à l'acquisition d'une solution. L'implémentation a débuté et la solution devrait être opérationnelle fin 2016. Le système offrira des informations relatives à la sécurité plus efficaces à toute l'Agence. En 2015, l'Agence a traité 5200 rapports concernant de nouveaux événements, des mises à jour, des rapports d'accidents, etc., alimentant divers processus comme des enquêtes de sécurité, des comptes rendus d'événements et des analyses de sécurité.

Recherche

En 2015, l'AESA a commencé l'implémentation de sa nouvelle stratégie de recherche. L'objectif en 2015 était de mettre en place les mécanismes nécessaires, permettant l'implémentation complète de sa stratégie en 2016. À cette fin, des discussions ont eu lieu avec la CE afin de clarifier les relations entre la nouvelle stratégie de recherche de l'AESA et les outils de recherche existants de l'UE. En outre, des mesures de gouvernance internes ont été implémentées, comme par exemple:

- la création d'un comité de recherche de l'AESA (ERC);
- le développement d'un site de données centralisé pour la recherche et l'ERC;
- le développement d'une nouvelle procédure de recherche intégrant la nouvelle stratégie;
- la simplification de la cartographie du processus de recherche.

En outre, l'AESA a implémenté une stratégie de recherche sur 4 piliers pour la gestion de ses activités:

- gouvernance externe - planning cohésif de la recherche et suivi
- soutien à l'innovation - réduction des délais de mise sur le marché
- amélioration des standards de sécurité globale et de protection de l'environnement
- recherche urgente sur la sécurité et la protection environnementale

Les réalisations pour chaque pilier stratégique sont détaillées dans l'Annexe I, point trois.

Autres activités

Cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise (EACCC)

L'Agence est un membre actif de l'EACCC. En 2015, l'Agence a participé à toutes les activités régulièrement programmées de l'EACCC (réunions, ateliers, exercices).

Concernant le sujet spécifique des cendres volcaniques, une initiative de communication a été concrétisée avec la publication d'une page web dédiée. <http://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/volcanic-ash>



Système d'alerte pour les risques émanant des zones de conflit

L'Agence a fait preuve de proactivité en améliorant la visibilité des publications spécifiques aux zones de conflits nationales. Une réunion de haut niveau fut organisée en collaboration avec les autorités de l'aviation civile roumaine (CAA) le 29 septembre 2015, déclenchant la mise en place d'un groupe de travail UE sur les conflits, qui a remis ses conclusions en mars 2016.

Cybersécurité

L'Agence a développé une feuille de route concernant la cybersécurité dans l'aviation, approuvée par le conseil d'administration en décembre 2015. La feuille de route définit les orientations stratégiques dans le domaine réglementaire, la cybersécurité réactive, la recherche et la promotion, afin de mieux faire face aux risques liés à la cybersécurité en aviation.

1.1.2.2 Programme de sécurité descendant, basé sur les risques

En 2015, l'Agence a établi un processus de gestion des risques liés à la sécurité (SRM) permettant à l'organisation de gérer la sécurité de façon structurée et systématique et qui établit les priorités par rapport aux risques. Le SRM englobe l'identification et l'évaluation des problèmes de sécurité, ainsi que l'évaluation et le suivi des mesures d'atténuation adéquates. Le processus SRM est matérialisé dans les portefeuilles de risques pour la sécurité (SRPs), spécifiques à chaque secteurs et types d'opération. Les SRPs viennent en appui aux évaluations et analyses d'impact (PIA) et à la priorisation des actions du Plan européen pour la sécurité aérienne (EPAS, anciennement European Aviation Safety Plan - European Aviation Safety Programme), alimentant la stratégie et le cadre de la programmation de l'Agence.

Ce processus, maintenant décrit dans la deuxième édition du programme européen de sécurité aérienne, est supporté par une commission des risques de sécurité interne, qui assure la coordination interne durant toutes les phases et émet des recommandations au comité de sécurité de l'Agence, qui constitue l'organe de prise de décision finale.

1.2 Promotion de la sécurité

La promotion de la sécurité est un élément fondamental du Programme européen de sécurité aérienne et son rôle est reconnu dans l'annexe 19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elle est un des trois piliers de la gestion de la sécurité, à savoir: réglementation, surveillance et promotion de la sécurité. Ces trois instruments peuvent être utilisés individuellement ou collectivement pour faire face aux risques de sécurité.

1.2.1 Objectif et champ d'application

L'objectif de cette activité est de contribuer à un niveau de performance de sécurité élevé et uniforme au sein du système de transport aérien européen, en gérant efficacement les activités de promotion de la sécurité en accord avec le programme de sécurité global et en fournissant du matériel de promotion de la sécurité efficace.

La promotion de la sécurité peut se substituer à ou compléter la réglementation en améliorant la sensibilisation au risque, tout en améliorant la culture de sécurité globale, en partageant les meilleures pratiques. Les outils de promotion de la sécurité incluent les examens et rapports de sécurité, brochures et affiches, du matériel audiovisuel, des boîtes à outils, des manuels et des guides. La promotion de la sécurité inclut également les ateliers et événements liés à la sécurité.

Les activités de promotion de la sécurité étaient jusqu'ici entreprises par l'initiative européenne de sécurité stratégique (ESSI). Cette année, l'AESA a également lancé son propre programme de promotion de la sécurité.



1.2.2 Principales réalisations en 2015

1.2.2.1 Initiative européenne de sécurité stratégique (ESSI)

L'ESSI a continué à développer des outils de promotion de la sécurité ciblant les risques et les meilleures pratiques, par exemple des systèmes de gestion de la sécurité.

L'équipe européenne pour la sécurité des hélicoptères (EHEST) a établi une collaboration avec HeliOffshore. HeliOffshore sert de plateforme pour communiquer avec la communauté des hélicoptères au sujet des activités de l'AESA concernant la sécurité extracôtère. En 2015, l'EHEST a livré les éléments suivants:

- compte-rendu EHEST sur les accidents d'hélicoptères 2006-2010;
- manuel de l'instructeur de vol sur hélicoptère EHEST;
- séminaire sur la sécurité à l'HELITECH Intl 2015, Londres;
- clip promotionnel EHEST, 2ème édition;
- brochure HE 9 - automatisation et gestion de la trajectoire de vol;
- brochure HE10 - enseignement et tests en dispositifs de formation au vol (FSTD);
- brochure HE11 - entraînement et tests des procédures en cas de situations anormales et d'urgence en hélicoptère.

L'Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale (EGAST) contribue à l'atteinte des objectifs de la feuille de route de l'aviation générale (GA). Cette année, elle a livré les éléments suivants:

- brochure GA10 - givrage en vol;
- brochure GA11 - les afficheurs de vol pour pilotes (séries de publication préalable).

L'Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale (ECAST) est la composante de l'ESSI pour le transport aérien commercial à voilure fixe. L'ECAST propose une plateforme de discussion pour la gestion des risques liés à la sécurité dans le contexte du Plan européen pour la sécurité aérienne (EPAS). En 2015, l'ECAST a traité plusieurs sujets tels que la perte de maîtrise en vol, la sécurité de la piste, go-around et collisions en vol, gestion de la sécurité, feu et fumées (batteries au lithium) et communication. L'ECAST a publié trois principaux livrables. Deux d'entre-eux ont été élaborés par le Forum de surveillance des données de vol des opérateurs européens (EOFDM), une équipe placée sous l'égide de l'ECAST:

- Étude de l'ECAST, EOFDM des éléments précurseurs de sortie de piste;
- Étude de l'ECAST, EOFDM des éléments précurseurs de perte de maîtrise en vol
- Brochure AESA-ECAST sur les risques de feu associés aux batteries au lithium (voir ci-dessous).

1.2.2.2 Supports pour la promotion de la sécurité de l'AESA

Aviation générale

Voler en sécurité dans l'aviation générale, Perte de maîtrise en vol dans l'aviation générale
<http://easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/flying-safely/loss-of-control>

Feuille de route de l'aviation générale (GA)

Brochures GA Voler dans l'UE

<http://easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/ga-leaflets>

Drones civils - RPAS

Piloter un drone - poster et vidéo

<https://easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas>



Batteries au lithium

L'AESA a publié une brochure de sensibilisation des passagers aux risques de feu associés aux batteries au lithium. En association avec l'ECAST, ce travail pionnier a impliqué la collaboration de la NAA et des experts de l'industrie en matières dangereuses.

http://essi.easa.europa.eu/ecast/?page_id=1618

1.2.2.3 Étude de satisfaction des supports de promotion de la sécurité de l'ESSI et de l'AESA

L'AESA a lancé en 2015 une étude de satisfaction des parties prenantes sur les supports de promotion de la sécurité de l'ESSI et de l'AESA. Deux cents et cinq répondants ont participé. Le nombre et la nature des commentaires reçus ont démontré un grand intérêt pour les supports de promotion de la sécurité développés par l'ESSI et de l'Agence. Une majorité des répondants ont suggéré que l'Agence développe davantage de supports de promotion de la sécurité. Cependant, de nombreux participants à l'étude n'étaient pas informés des supports de promotion de la sécurité de l'ESSI et de l'AESA, ce qui indique que davantage d'efforts de communication et de diffusion doivent être entrepris.

1.3 Réglementation

1.3.1 Objectif et champ d'application

Dans la réalisation des activités de réglementation planifiées dans le programme de réglementation (réf. RMP 2014-2017 Rév. 1) l'année 2015 constitue une période de transition. L'élaboration d'un nouveau programme de réglementation basé sur des principes considérablement modifiés a commencé début 2015. Le résultat de cette élaboration a finalement été approuvé en décembre 2015 en tant que RMP 2016-2020. La nouveauté la plus importante était que le RMP aborde l'élaboration de la réglementation sous l'angle global de la sécurité; un lien étroit entre l'EPAS et le RMP a été établi. Le programme de réglementation a été développé en consultation avec les organes consultatifs de l'Agence, les groupes consultatifs thématiques (TAG) et les sous-commissions consultatives sur les normes de sécurité. L'élaboration de règles a été appuyée par différentes réunions thématiques ainsi que des sondages.

1.3.2 Principales réalisations en 2015

Dans plusieurs domaines, les exigences de l'aviation générale ont été allégées. Les efforts contribuant à l'implémentation de nouvelles réglementations ont été poursuivis. Plusieurs séminaires ont été organisés et l'Agence a renforcé sa présence aux événements extérieurs tels que les séminaires régionaux et conférences organisés par les États membres.

La coordination avec l'OACI et la contribution à ses activités (ex. « Procédures d'aérodrome en visibilité réduite » et mise à jour du « Manuel d'exploitation tous temps ») ainsi que l'harmonisation des règles avec les pays tiers ont joué un rôle important.

1.3.2.1 Élaboration de nouvelles règles

Navigabilité initiale

En 2015, l'annexe Part 21 a été modifiée pour y introduire les exigences pour organismes de conception et de production effectuant des essais en vol. En outre, l'Agence a poursuivi le développement du concept du niveau d'engagement (LoI) et a consulté sur les modifications proposées au Part 21. Une nouvelle réglementation des spécifications supplémentaires de navigabilité pour un type d'opération donné (Part - 26) a également été adopté par la CE. L'Agence a aussi publié des amendements à sa « législation non contraignante » existante sous la forme de spécifications de



certifications (CS)-25 (incluant de nouvelles normes de certification pour une meilleure protection contre les dangers des vols dans des conditions givrantes), CS-26, CS-E et CS-STAN.

Maintien de la navigabilité

Les sujets suivants ont été traités par l'Agence dans le domaine de l'aviation générale: Avis sur les licences de maintenance d'aéronefs B2L et L Part-66 (licences du personnel chargé de la certification impliqué dans la maintenance d'avions ELA 1) et décision sur le groupe de travail phase I du Part-M introduisant les extensions de temps entre révisions. En réaction au nombre important de cas de fraude rapportés dans le contexte des examens de base autonomes du Part-147, un avis a été préparé proposant des restrictions aux examens de base autonomes afin d'atténuer la préoccupation immédiate pour la sécurité. L'Agence a émis un avis de proposition de modification (NPA) sur le processus d'examen de navigabilité, prenant en compte les commentaires reçus concernant les problèmes d'implémentation. Il était initialement entré en vigueur en 2008 et avait apporté des changements significatifs aux exigences nationales préalables.

Exploitations aériennes:

Après avoir complété toutes les annexes du règlement relatif aux exploitations aériennes, l'Agence s'est penchée en 2015 sur la modernisation des règles afin de prendre en compte les dernières évolutions technologiques, sur le traitement des nouvelles questions de sécurité et sur la simplification ainsi que la rationalisation du cadre réglementaire de l'aviation générale. La Commission a publié un amendement comportant les exigences pour le concept de poste de pilotage stérile et les enregistreurs de bord, les dispositifs de localisation sous-marine et les systèmes de localisation des aéronefs, ce dernier en réponse aux enseignements tirés des accidents du AF447 et du MH370. Certains moyens acceptables de mise en conformité (AMC) relatifs et des documents d'orientation (GM) ont été publiés en 2015, d'autres suivront en 2016. L'AESA attend actuellement l'adoption des normes pertinentes en matière de localisation d'aéronefs par l'OACI. D'autres livrables clés dans le domaine de l'exploitation aérienne concernent des amendements d'AMCs et des GMs pour les formations de gestion des ressources en personnel (CRM), reformant totalement le cadre réglementaire en vigueur. Ceux-ci ont été développés en réponse à certaines recommandations de sécurité adressées à l'Agence.

Ouvrant la voie à de futurs amendements, l'AESA a également publié 3 avis, abordant la révision des critères d'habilitation de navigation fondée sur les performances (PBN), les opérations d'hélicoptères extracôtiers et définissant les conditions autorisant les avions monomoteurs à turbine à effectuer des opérations aériennes commerciales de nuit ou dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). La [NPA 2015-18](#) a introduit une mise à jour des règles d'exploitation aérienne dont l'objectif principal était d'assurer une série d'exigences efficaces et proportionnées, corrigeant de ce fait les incohérences identifiées lors de l'adoption des modalités d'exécution.

Personnel navigant:

En 2015, l'Agence a poursuivi le travail associé aux exigences des licences pour les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) en coopération avec l'OACI/le groupement JARUS («Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems»), avec la publication du manuel RPAS. Suite à cette coopération, le JARUS a publié ses recommandations sur les licences du personnel navigant. En accord avec la feuille de route de l'aviation générale, le résultat du produit des deux groupes de travail a été publié: Un NPA pour un accès facilité au vol selon les règles de vol aux instruments (IFR) pour les pilotes de GA et un NPA sur la formation en dehors d'un organisme de formation agréé (ATO).

Par ailleurs, une série d'amendements du Part-FCL de la réglementation pour personnel navigant fut adoptée, proposant des modifications aux exigences de formation et d'examen pour la qualification de vol aux instruments associée à la navigation fondée sur les performances (PBN), couvrant les



amendements majeurs de l'OACI et les problèmes d'implémentation identifiés. La décision 2015-11 du directeur exécutif amendant la Part-ORA (Exigences applicables aux organismes pour le personnel navigant) et la Part-ARA (Exigences applicables aux autorités pour le personnel navigant) a été publiée, couvrant principalement la revue organisationnelle.

En accord avec l'une des priorités essentielles de l'Agence visant l'implémentation de mesures d'atténuation du risque de perte de maîtrise en vol, une décision ED a été émise concernant la formation à la récupération de l'approche du décrochage et la récupération du décrochage.

Gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne.

L'AESA a publié un avis sur les exigences techniques et les procédures opérationnelles pour la fourniture de données aux utilisateurs de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne. Il aborde les éléments de sécurité, les aspects économiques et les points de coordination réglementaire liés à la fourniture de données essentielles à la sécurité des utilisateurs de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne.

Concernant les licences et la certification médicale des contrôleurs aériens, les moyens acceptables de mise en conformité (AMC) requis et des documents d'orientation (GM) ont été publiés, en accord avec le texte de la règle tel qu'adopté.

Pour l'octroi de licences aux contrôleurs aériens, concernant les opérations de tour éloignée, l'AESA a publié des AMCs et des GMs à la réglementation (UE) 2015/340 comprenant la décision 2015/015. En outre, pour la décision 2015/014, l'AESA a fourni des orientations très larges en rapport aux opérations de tour éloignée.

Le NPA sur les moyens acceptables de mise en conformité et les documents d'orientation pour l'indicateur (clé) de performance de sécurité « Utilisation de l'outil d'analyse du risque » pour le système de performance de la gestion du trafic aérien aborde un point de coordination réglementaire lié aux changements de l'outil d'analyse du risque (RAT) ainsi que les définitions établies par le groupe d'utilisateurs du RAT. Le NPA était lié au règlement attendu de la Commission sur le SERA (Part C) provenant de sources telles que l'Annexe 10 de l'OACI, Volume II; Document 4444 de l'OACI (PANS-ATM); Document 7030 de l'OACI; Document 8168 (PANS-OPS) de l'OACI; Annexe 2 de l'OACI.

Le NPA sur l'implémentation de la navigation fondée sur les performances (PBN) proposait des dispositions pour une harmonisation des procédures relatives à établir au sein du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Aérodromes:

En 2015, l'Agence a poursuivi le travail initié en 2014 sur les services de secours et de lutte contre l'incendie (RFFS) et la mise à jour régulière des spécifications de certification. La publication d'un NPA sur les services de secours et de lutte contre l'incendie aux aérodromes en découle. Le contenu de ce NPA constitue une avancée significative dans la clarification du rôle et des responsabilités des RFFS et renforce également le besoin en maintenance des véhicules et équipements de secours et de lutte contre l'incendie (RFF), en les incluant dans le programme de maintenance des aérodromes. Une mise à jour de la conception des aérodromes - CS-ADR-DSN a été introduite par le biais d'une décision ED spécifique.

En réponse aux questions de sécurité, 3 Bulletins d'information de sécurité ont été publiés en 2015:

- perturbations possibles du système d'atterrissage aux instruments;
- publications des distances déclarées pour les pistes où des décollages ont lieu aux intersections;



- sensibilisation des passagers aux risques des batteries au lithium.

Les aéronefs sans pilote: une industrie en développement rapide et une priorité pour l'Agence

Les aéronefs sans pilote est un secteur de l'aviation en développement rapide et qui présente gros potentiel d'emploi et de croissance. Cette activité doit se développer de façon à garantir la sûreté et la sécurité et de manière écologique, tout en respectant les préoccupations des citoyens en matière de vie privée et de protection des données.

Suite à la publication d'un NPA préliminaire en juillet 2015, l'Agence a adopté un avis technique en décembre 2015. L'avis technique comprend 27 propositions concrètes pour un cadre réglementaire englobant tous les aéronefs sans pilote et qui est tourné vers l'opération, proportionné, basé sur les risques et performances, et établit les trois catégories suivantes:

- Catégorie «ouverte» (faible risque): la sécurité est assurée par le respect des limites opérationnelles, les limitations de masse comme indicateur d'énergie, les exigences en matière de sécurité du produit et un ensemble minimum de règles opérationnelles.
- «Catégorie spécifique» (risque moyen): l'autorisation par une autorité nationale de l'aviation (ANA) éventuellement assistée par une entité qualifiée (EQ) à la suite d'une évaluation des risques effectuée par l'opérateur. Un manuel des opérations répertorie les mesures d'atténuation des risques.
- Catégorie «certifiée» (risque plus élevé): exigences comparables à celles de l'aviation avec équipage. Surveillance par l'ANA (délivrance de licences et homologation de la maintenance, opérations, formation, GTA/SNA et organisations des aérodromes) et par l'Agence (conception et homologation d'organisations étrangères).

L'avis technique n'inclut pas de nouveau texte légal au-delà de celui proposé par la stratégie de l'aviation¹. Son objectif est de préparer les travaux à venir, d'illustrer le contenu des projets de changements à la réglementation élémentaire et de servir de référence aux États membres pour le développement ou la modification de leur réglementation en matière d'aéronefs sans pilote.

Feuille de route de l'aviation générale: la stratégie d'une aviation générale dynamique en Europe:

En 2012, un groupe de haut niveau composé de représentants de l'Agence, d'associations d'usagers de l'aviation générale, d'autorités aéronautiques nationales et de la Commission européenne ont développé une vision et une stratégie solide assurant au secteur une «prospérité à long terme» dans un environnement opérationnel sûr.

En accord avec la direction de la stratégie de sécurité pour l'aviation générale, l'Agence s'est engagée lors de la Conférence sur la sécurité de 2014 sur six principaux objectifs. Des progrès significatifs sur ces objectifs principaux ont été réalisés en 2015:

1. **Vol IFR:** un document de réflexion a été présenté en décembre 2015. L'objectif est d'adopter une approche interdisciplinaire et de créer une vision globale ou une compréhension commune des éléments transfrontaliers complexes compromettant l'accès aux vols IFR.
2. **L'entraînement de pilotes privés en dehors des organismes de formation agréés:** L'Agence a finalisé un avis de proposition de modification (NPA) introduisant le concept d'organisme de formation de base (BTO) pour l'entraînement aux licences de pilotes non-commerciaux,

¹ Communication de la Commission 598/2015, http://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy/index_en.htm



incluant la licence de pilote pour petits aéronefs (LAPL), la licence de pilote privé (PPL), la licence de pilote de planeur (SPL) et la licence de pilote de ballon (BPL), tant pour les scores correspondants que pour les certificats et privilèges. Ce nouveau concept est fondé sur une réglementation basée sur la performance, offrant une approche de surveillance moins normative et astreignante que le cadre existant des ATOs tout en préservant le niveau de sécurité.

3. **Part M allégé:** Le 9 juillet 2015, l'AESA a publié une proposition simplifiant les règles de maintenance d'aéronefs pour l'aviation générale. Le plan visant à simplifier et alléger les règles de maintenance pour l'aviation générale se matérialise davantage. Des améliorations additionnelles à celles présentées durant la phase I du « groupe de travail Part-M pour l'aviation générale » ont été proposées. Ces allègements incluent, entre autres choses, une approche moins normative et astreignante pour :
 - les programmes de maintenance;
 - les examens de navigabilité;
 - le report des défauts; et
 - les orientations pour les extensions de temps entre les extensions de temps entre les révisions.

4. **Technologie (ou processus standard des changements et réparations):** Le 14 juillet 2015, l'Agence a publié la première série de standards de changements et réparations (CS-STAN), réduisant les coûts de maintenance et d'opération. Cette décision supprime le besoin d'approbation par un organisme de conception ou par l'Agence pour les changements spécifiés et les réparations d'aéronefs légers dans l'aviation générale.

5. **Certification simplifiée (ou proportionnalité du Part 21):** L'Agence a publié le plan détaillant les objectifs et les délais pour une certification simplifiée pour ce type d'avion. Ces travaux visent à répondre à la stratégie de sécurité de l'aviation générale, prônant une approche basée sur les risques pour la certification d'aéronefs simples, la révision des privilèges des parties concernées et la surveillance des organisations impliquées. Cette activité simplifiera les règles de navigabilité et le processus de certification (Part 21) en accord avec les propositions de changements de la réglementation de base. Par la même occasion, les améliorations du processus de certification devraient également en rendre l'implémentation et le conseil plus pragmatique.

6. **Normes industrielles (ou réorganisation du CS-23):** Le 27 mars 2015, l'Agence a publié une proposition pour l'introduction de conditions objectives, indépendantes de la conception, et applicables à l'ensemble du « CS-23 » valable pour les avions des catégories normale, utilitaire, voltige, de transport régional ainsi que les avions biplaces simple CS-VLA. Les détails spécifiques aux CS-23 et CS-VLA seront recueillis dans les normes de navigabilité (ADSs). Le nouveau concept de règles objectives de concert avec les ADS permettent l'utilisation de normes adéquates et proportionnelles comme moyens acceptables de mise en conformité (AMC) au CS-23. Le travail est effectué en étroite collaboration avec la Federal Aviation Administration (FAA).

En conclusion, l'Agence s'est engagée à concrétiser la stratégie de sécurité de l'aviation générale et relever les défis du secteur. Elle va dans le sens du changement de cadre réglementaire européen pour le secteur.



1.3.2.2 Soutien réglementaire

Dans le domaine de la navigabilité initiale, l'Agence a assisté les États membres (MS) et l'industrie durant la mise en œuvre de nouveaux règlements, elle a revu les demandes d'exemptions et de dérogations de l'article 14 ainsi que les méthodes alternatives de conformité et a également soutenu la CE (DG-CLIMA) et l'industrie dans leurs discussions sur l'interprétation des conséquences éventuelles du règlement UE 744/2010 (remplacement du halon).

Des ressources importantes ont été consacrées à la mise en œuvre du règlement d'opérations aériennes, par une collaboration plus étroite avec les États membres et les intervenants de l'industrie, en organisant des ateliers thématiques (sécurité en cabine, données d'adéquation opérationnelle (OSD), limitation des temps de vol) et en participant aux conférences et événements de l'industrie nationaux et régionaux. Avec l'implémentation progressive des différentes parties du règlement d'opérations aériennes, davantage d'efforts ont été investis dans la révision des facilités (exceptions, dérogations, régimes individuels de spécification de temps de vol) et les AMC's proposés par les États membres.

Les plus gros défis des activités relatives aux équipages ont été d'assister les États membres et l'industrie à un niveau adéquat durant l'implémentation du nouveau règlement; de revoir les demandes d'exceptions et de dérogations de l'article 14 ainsi que les méthodes alternatives de conformité; d'augmenter la production de publications techniques; de supporter les États membres lors de demandes de soutien pour l'établissement de rapports de conversion et de crédit; d'assister les États membres lors de notifications de méthodes alternatives de conformité; et de consolider le processus de développement d'un programme de réglementation basé sur les risques. Le soutien à la mise en œuvre des nouvelles réglementations a constitué une activité majeure. Un temps considérable a été consacré à la communication avec les États membres et les parties concernées, notamment une participation accrue aux événements externes, aux ateliers et aux conférences organisés par les États membres.

Dans le domaine des aérodromes, un soutien continu fut apporté aux États membres et à l'industrie pour l'implémentation du Règlement (UE) 139/2014. Beaucoup de temps fut consacré à la communication avec les États membres et les parties prenantes, incluant davantage de participation aux événements externes comme les ateliers régionaux ou les conférences organisées par les États membres sur l'implémentation du Règlement (UE) 139/2014. Tout au long de l'année, l'Agence a organisé différents ateliers: sur l'implémentation du Règlement (UE) 139/2014, sur l'évaluation de l'état de la surface de la piste et le compte rendu pour établir les exigences minimales de frottement des pistes et des réunions internationales concernant la mise en œuvre des avions de grande taille aux aérodromes. La participation à divers événements externes comme des ateliers régionaux et des conférences organisées par les États membres fut assurée. Des formations ont été dispensées à des États membres et/ou à l'industrie, y-inclus à des États en dehors de l'Union Européenne.

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

En relation avec les activités de l'OACI, l'Agence était présente en tant qu'observateur à plusieurs séances et au sein de groupes de travail spécifiques.

1.3.2.4 Tâches associées à la réglementation

Dans le domaine de la navigabilité initiale, l'Agence a lancé en 2015 deux études portant sur la qualité de l'air en cabine et a publié un mémo de certification sur les différences de normes significatives entre l'amendement 12 et 14 du CS-25, amendement CFR de 1 à 136. Dans le domaine des équipages, la base pour un programme de Réglementation basé sur les risques et intégré a été mise en place en 2014 et développée davantage en 2015. Cela a nécessité une coordination avec les autres activités essentielles de l'Agence telles que la normalisation, le processus des recommandations de sécurité,



l'EASp et les activités de certification. Le nombre d'exemptions et des dérogations prévues à l'article 14 a considérablement augmenté en 2015, avec la mise en application des règles de la première extension.

1.3.2.5 Protection de l'environnement

L'Agence a fourni un support à la Commission et aux États membres pour le développement de positions européennes communes en vue de la 10ème réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI planifiée en février 2016. Elle a mené les discussions techniques des groupes de travail du CAEP/10 concernant le bruit des aéronefs et les émissions de moteurs d'avion, incluant une nouvelle norme et pratique recommandée de l'OACI (SARP) sur les émissions de CO2 des avions (efficacité en carburant) et un nouveau standard d'émission de particules des moteurs. Les deux normes ont ensuite été approuvées à la réunion du CAEP/10. L'AESA a également apporté son soutien à la Commission par la gestion technique du contrat de modélisation public européen pour l'aviation concernant le développement d'un modèle de bruit pour hélicoptères et la mesure d'émission de particules non-volatiles émises par les moteurs d'avions.

L'AESA a soutenu le développement d'amendements à la réglementation de base et au règlement d'implémentation intégrant les amendements OACI CAEP/9 à l'annexe 16 de l'OACI volume I (bruit) et Volume II (émissions), ainsi que pour les révisions relatives au règlement d'implémentation et aux spécifications de certifications 34 et 36. Les règlements modifiés sont entrés en vigueur en janvier 2016.

L'Agence a étendu le modèle STAPES d'exposition au bruit à plus de 70 aéroports au total. Ceci a en outre mené à la publication du premier Rapport Environnemental Européen de l'aviation

1.4 Surveillance de la sécurité des produits

1.4.1 Objectif et champ d'application

L'Agence est responsable de la certification en matière de navigabilité et d'environnement des produits, des pièces et des équipements aéronautiques. Cette responsabilité inclut la certification de type initiale, incluant les données d'adéquation opérationnelle ainsi que toute une série d'activités connexes, telles que les certifications de type complémentaires, l'approbation de modifications de certificat de type et de conception de réparation. En outre, elle couvre également les activités visant à garantir le maintien de la navigabilité des produits, des pièces et des équipements certifiés tout au long de leur cycle de vie opérationnel. Il s'agit entre autres de détecter les problèmes de sécurité et d'y réagir sans retard injustifié, et d'émettre et de diffuser les consignes de navigabilité (AD) obligatoires applicables.

L'Agence fournit également des services à des intervenants externes, comme l'approbation des rapports de la commission de révision d'entretien (MRB), le support de certification à la validation (CSV) de certificats émis en dehors de l'UE ainsi que des contrats d'assistance technique à la demande de l'industrie, des autorités aéronautiques ou d'autres institutions publiques.

1.4.2 Principales réalisations en 2015

1.4.2.1 Certification de navigabilité initiale et environnementale

Le nombre total de demandes reçues en 2015 fut stable par rapport à 2014. En 2015, l'Agence a reçu des demandes de certificat de type émanant principalement de l'aviation générale et de la propulsion. Le nombre de changements majeurs et produits dérivés a légèrement augmenté pour toutes les catégories de produits (ex. Produits dérivés: Boeing 737-7 et Boeing 737-8200). De même, le nombre de demandes de modifications de manuel de vol d'avion et des agréments des conditions de vol pour



une autorisation de vol a sensiblement augmenté. D'autre part, le nombre de changements mineurs et les petites réparations a diminué ainsi que le nombre de demandes d'autorisation selon les spécifications techniques européennes (ETSOA).

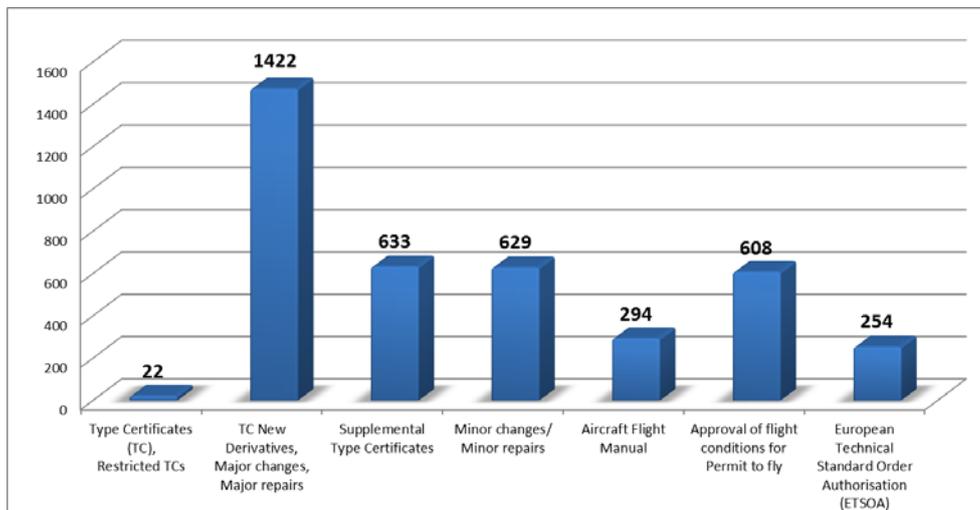


Figure 1 Demandes transmises à l'Agence pour les activités de certification en 2015

Le nombre total de certificats émis en 2015 (3.113) est légèrement supérieur à 2014. Plus spécifiquement, le nombre de changements majeurs et dérivés ensemble avec le nombre de certificats de type supplémentaires (STCs) émis a augmenté. Par contre, le nombre de certificats de type, les changements mineurs et les petites réparations ensemble avec le nombre d'ETSOA a diminué. Les certificats de type ont été entre autres délivrés pour l'hélicoptère gros-porteur Finmeccanica (anciennement Agusta Westland) AW 169 et deux gros moteurs à turbine (International Aero Engines PW1100-JM et CFM International LEAP-1A). Parmi les produits dérivés, l'Agence a émis des certificats pour l'Airbus A320neo, l'Embraer Legacy 450 business jet, quatre hélicoptères gros-porteurs (Sikorsky S-76D, Airbus Helicopter Deutschland EC135 P3, Airbus Helicopter Deutschland MBB-BK117 C2E, Airbus Helicopter Deutschland MBB-BK117 D-2M) et un petit avion bimoteur (Diamond DA-62). Un total de 6 nouvelles fiches de caractéristiques du certificat de type pour le niveau de bruit (TCDSN) ont été délivrées en 2015 et un total de 42 TCDSNs ont été révisées.

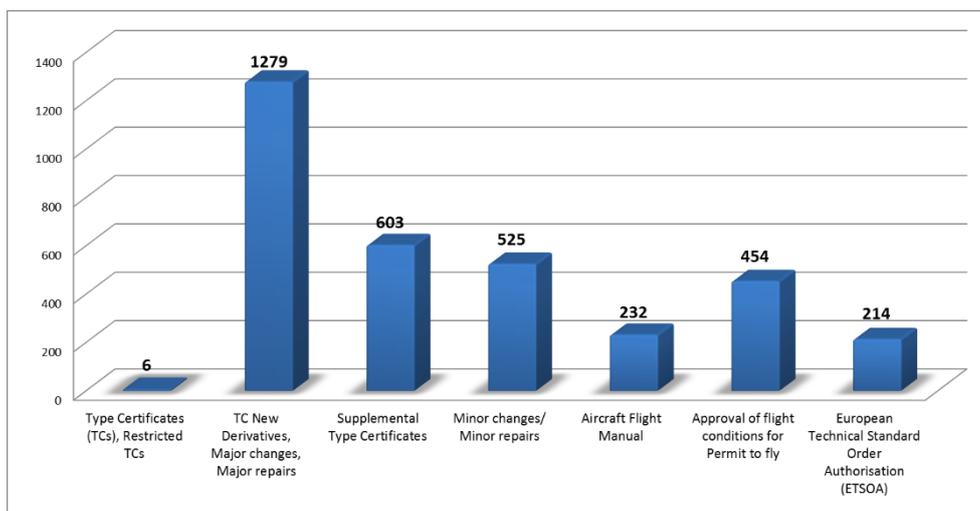


Figure 2 Autorisations délivrées par l'Agence en 2015



2015 a été la première année complète depuis l'implémentation des éléments de données d'adéquation opérationnelle (OSD) dans le processus de certification. D'importants travaux ont été réalisés afin d'assurer la compatibilité des OSD des certificats de type existants à l'échéance du 18 décembre 2015. La grande majorité des projets fut finalisée avant l'échéance et leur approbation fut incorporée aux fiches de caractéristiques du certificat de type (TCDS) (les approbations OSD de 81 types ont été validées, chacune contenant plus d'un composant OSD). Un petit nombre de projets sont en cours d'approbation et devraient être clôturés durant le premier semestre 2016.

En 2015, dans le contexte du BASA existant, les procédures d'implémentation techniques (TIP) avec Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) Brésil et la FAA ont été revues. Plus spécifiquement, le TIP révisé avec la FAA (TIP rev. 5) concerne de nombreux sujets incluant l'acceptation réciproque des normes techniques adoptées TSOA/ETSOA et l'acceptation automatique de la classification des STC de l'autorité de certification comme « base ».

Au cours de l'année 2015, l'Agence a organisé des événements avec l'industrie et les autorités aéronautiques nationales afin de promouvoir les dernières évolutions en matière de certification des produits et les tâches de réglementation relatives, comme le premier atelier d'implémentation et de certification DOA, le premier atelier OSD, le Rotorcraft Symposium, le Séminaire de l'aviation générale, l'atelier sur les essais en vol et l'atelier des normes techniques européennes. Ces événements ont pour but de faciliter les échanges de visions et d'opinions entre les participants et les représentants de l'AESA.

En outre, l'Agence a mis au point des memoranda de certification et des instructions de travail pour l'implémentation du concept Lol (niveau d'engagement). Pour plus de détails, veuillez consulter le chapitre du Règlement.

1.4.2.2 Poursuite de la surveillance de la navigabilité

L'Agence a consacré un temps considérable à poursuivre la surveillance de la navigabilité, augmentant le volume global d'heures consacrées par rapport à 2014. Ceci est dû à l'augmentation constante de la taille de la flotte, l'augmentation du volume d'informations relatives à la sécurité et est une conséquence directe des événements spécifiques. Par exemple, en réponse à l'implémentation de recommandations de la UK CAA, incluses dans le CAP1145 («Analyse de la sécurité des opérations de transport public extracôtiers en hélicoptères pour les exploitations de pétrole et de gaz», deux memorandums de certification ont été publiés («Activités post-certification pour vérifier l'intégrité continue d'éléments critiques pour la sécurité» et «Surveillance des vibrations de structures: priorisation des alertes d'entretien»). En outre, suite aux récents incidents et accidents, un atelier sur «le vol à haute altitude en conditions météorologiques défavorables» a été organisé. L'objectif était d'évaluer les bénéfices potentiels tirés d'entraînements spécifiques pour les vols à haute altitude et les informations météorologiques de qualité accrue pour les pilotes.

Le système de compte rendu d'événements interne, qui recueille les informations de sécurité et contribue à l'analyse et au suivi effectués par le personnel technique d'une manière cohérente et efficace, a joué un rôle important. En conséquence des activités continues de surveillance de la navigabilité, l'Agence a publié 284 ADs (révisions et corrections comprises) et 23 consignes de navigabilité urgentes. La liste détaillée peut être consultée sur le portail de publication des ADs, à l'adresse suivante: <http://ad.easa.europa.eu/>. Le graphique suivant montre un extrait par catégorie de produit.



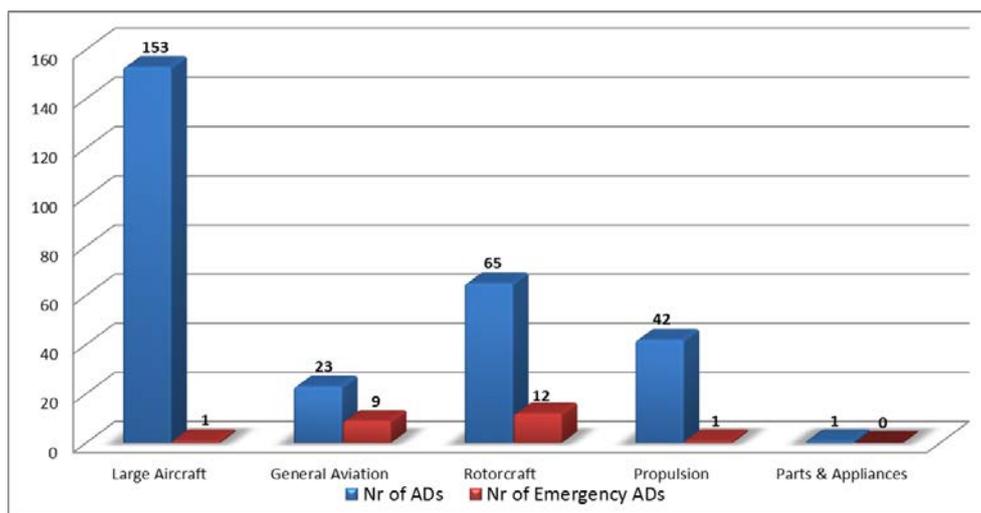


Figure 3 AD et consignes de navigabilité urgentes publiées par l'AESA en 2015

Le nombre total des demandes reçues en 2015 (69) pour la méthode alternative de mise en conformité est légèrement inférieur au niveau de 2014.

De plus, 46 bulletins d'information de sécurité (SIB) ont été publiés, traitant de sujets opérationnels et liés à la navigabilité. Les SIBs ont été notamment publiés sur «Les personnes autorisées dans le poste de pilotage», suite à l'accident du vol 4U9525 et sur les zones de conflit (par ex. mer Caspienne et Pakistan). 154 AD étrangers (révisions et corrections comprises) ont été également adoptés et 29 avis de sécurité de publication étrangère ont été mis en ligne sur le portail des AD.

Le troisième atelier sur les consignes de navigabilité, tenu à Cologne les 9 et 10 décembre 2015, a accueilli 170 participants de l'industrie (détenteurs de certificats de type, opérateurs et organismes de maintenance) et des autorités aéronautiques nationales (NAA), et a obtenu un taux de satisfaction de 83%.

1.4.2.3 Services relatifs à la surveillance de la sécurité des produits

En 2015, l'Agence a reçu 589 demandes d'appui à la validation de certificats/d'agrément de l'AESA dans des pays tiers (CSV). Dans ce contexte, l'Agence a apporté son assistance technique, compte tenu des accords bilatéraux et des accords de collaboration existants. Il convient également de mentionner que l'Agence a reçu les premières demandes pour la validation de produits européens en Chine, dans le cadre du projet de partenariat de l'aviation UE-Chine.

Par ailleurs, l'Agence a émis 87 lettres d'approbation du MRB en support aux détenteurs de certificats de type pour la création ou la modification d'instructions de maintenance programmées pour le maintien de la navigabilité d'un aéronef. L'Agence a fourni son soutien technique aux processus MRB de chaque avion pour assurer cette activité. En outre, l'AESA a soutenu l'introduction de modifications majeures aux processus du MRB, tels que: l'ajout du MRB sous DOA; l'ajout du MRB dans l'UE/USA/BASA; et la création du document international uniformisé pour le processus MRB.

1.4.2.4 Expertise et assistance dans le cadre d'autres processus de l'Agence

Le personnel technique principalement affecté aux activités de surveillance de la sécurité des produits a également été associé à d'autres processus au sein de l'Agence. Pour les principales réalisations, voir les détails dans la Réglementation; Agréments d'organismes ainsi que Coopération internationale et Inspection dans les États membres.



1.5 Agréments d'organismes

1.5.1 Objectif et champ d'application

L'AESA est responsable pour l'agrément d'organismes de conception, quelle que soit leur localisation, ainsi que pour la production, la maintenance, la formation de maintenance, la gestion du maintien de la navigabilité, l'entraînement au vol, les centres aéromédicaux et les dispositifs de formation au vol en dehors du territoire des États membres. Ceci comprend également l'agrément des organismes de production établis sur le territoire d'un ou de plusieurs États membres, à sa/leur demande. La section Gestion du trafic aérien (GTA) / services de navigation aérienne (SNA) aide la CE dans le cadre de la surveillance de la «fonction de gestionnaire du réseau» d'Eurocontrol et a repris la responsabilité de la surveillance du système EGNOS (système européen de navigation par recouvrement géostationnaire), ainsi que de l'agrément et de la surveillance des organismes de formation ATCO (contrôleurs aériens) en dehors de l'Europe.

1.5.2 Principales réalisations en 2015

Les activités d'agrément d'organismes ont augmenté en 2015, y-inclus les DOA / Procédure alternative (AP) au DOA, Agréments d'organismes de production (POA) et Agréments d'organismes du maintien de la navigabilité (Agréments d'organismes de maintenance (MOA) / Agréments d'organismes chargé de la formation à la maintenance (MTOA) / organismes de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO)). Les travaux de surveillance de l'agrément global de l'organisme de production européen d'Airbus ont légèrement augmenté avec l'accélération des taux de production des programmes de l'A350 et de l'A320. En détail, un nombre croissant de changements importants et d'implantations en dehors de l'Europe (nouvelle ligne de montage final aux USA) ont nécessité des agréments. La première livraison est prévue en avril 2016.

Les chiffres se rapportant aux agréments d'organismes peuvent être résumés comme suit:

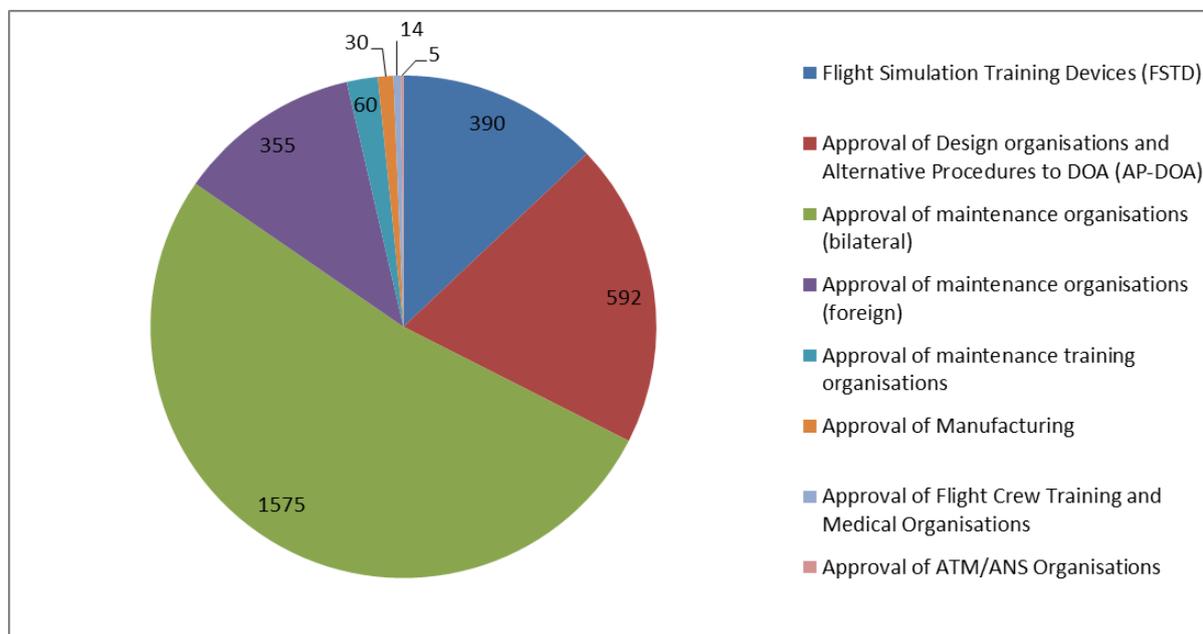


Figure 4 Activité d'agrément d'organismes en 2015

Agréments d'organismes de conception

20 nouveaux DOAs ont été octroyés et 11 révoqués en 2015.



Le 31 décembre 2015, 320 DOAs étaient sous la surveillance de l'AESA, dont 259 sous la surveillance directe de l'Agence et 61 via l'attribution de tâches à des autorités aéronautiques nationales. Le portefeuille de surveillance de DOA a augmenté d'environ 3% entre 2014 et 2015.

100 organismes de conception étaient en cours d'évaluation initiale pour le DOA et 39 pour les AP au DOA. Le portefeuille d'enquête en cours sur des DOA a augmenté d'environ 6% entre 2014 et 2015.

Le taux de sous-traitance est resté à niveau constant. Le niveau de ressources du département DOA est constant.

Les méthodes de travail ont été revues en vue de l'implémentation du concept LoI (niveau d'engagement). Une approche fondée sur le risque a été définie et documentée dans une procédure, assistée par un outil spécifique. Le nouveau système est en phase d'implémentation.

L'atelier DOA avec l'industrie, organisé en novembre 2015, a de nouveau été un succès, avec la participation de plus de 350 représentants de l'industrie et des autorités. C'était la première année que l'atelier était organisé en combinant agrément et DOA.

Agréments d'organismes de production

Il y a actuellement 30 POAs de l'AESA au total octroyés à des organismes de production étrangers, un POA global pour Airbus et 5 Lettres d'acceptation (LOA) pour des fournisseurs de bases de données de navigation aérienne. De plus, l'AESA a continué de délivrer des certificats de navigabilité à l'exportation pour des avions fabriqués par des organismes POA de l'AESA (SBAAI en Chine et Airbus en Chine et en Europe). Dans le cas du POA global pour Airbus, une réalisation notable fut l'extension du POA d'Airbus pour y inclure la nouvelle ligne de montage final aux USA (les opérations ont débuté en juillet 2015 et le premier audit de l'AESA a eu lieu en septembre). En outre, de nouveaux projets ambitieux ont débuté en 2015, comme le Beluga XL, A330 neo, le projet A330 à Tianjin, la continuation de l'extension du POA pour les nouveaux modèles de la famille A320 neo, en même temps que l'accélération des programmes de l'A350 et de l'A320. Airbus helicopters a également annoncé son intention de solliciter un POA global en 2016. Il y a également eu une augmentation des demandes de POA de l'AESA, émanant principalement de Turquie, d'Inde et de Chine. À côté de ces activités principales, il y eu un nombre d'activités internationales (nouveau site de production d'Airbus en Chine, développement d'une relation de confiance avec les états étrangers et préparation d'accords bilatéraux futurs), ainsi que les travaux effectués sur les BASA existants. Une tâche spécifique en 2015 a été l'implémentation de la décision du directeur exécutif (ED) 2015/023/E pour l'acceptation d'avions de Nouvelle Zélande et d'Australie.

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

Dans le domaine des agréments d'organismes de maintenance/de maintien de la navigabilité (MOA/CAMO), l'AESA procède aux enquêtes et assure la surveillance, soit en sous-traitant ces tâches à des NAA agréés, soit en faisant appel à des auditeurs/experts internes. Depuis 2015, l'AESA a émis 355 agréments d'organismes de maintenance, 60 à des organismes de formation de maintenance, 2 à des CAMO, 1400 aux États-Unis et 175 au Canada. Le nombre de nouvelles demandes d'agréments dans le domaine de la maintenance et des organismes de formation de maintenance est en légère augmentation, cependant à un rythme inférieur aux années précédentes.

Agréments d'organismes de formation d'équipages et d'organismes médicaux (ATO et AeMC)

Pour 2015, la section des organismes de formation agréés (ATO) et des centres aéromédicaux (AeMC) est l'autorité compétente pour la surveillance initiale et continue des agréments d'organismes d'octroi de licences d'équipages et des centres aéromédicaux. En outre, les activités de la section incluent la responsabilité de la qualification initiale et récurrente ainsi que les évaluations spécifiques de dispositifs de formation au vol (FSTD) et les audits de systèmes de contrôle de conformité des



opérateurs de simulateurs en dehors des États Membres. La section a consolidé ses activités d'agrément d'organismes et, dans la mesure du possible, a optimisé et combiné les activités de surveillance des ATOs et des FSTD.

Le nombre d'ATO agrées est passé de 12 en 2014 à 14 à la fin de 2015. La majorité des ATOs sous la surveillance de l'AESA sont de grandes organisations complexes avec très gros volume de formations.

Les principales réalisations en 2015 ont été:

- l'agrément d'un organisme de formation de pilotes pour une compagnie aérienne importante en dehors de l'Union, en accord avec le règlement de la Commission (EU)1178/2011;
- l'agrément d'un organisme de formation de pilotes en Thaïlande spécialisé en qualification sur les avions ATR;
- le développement d'un outil d'analyse du risque dans l'entraînement des pilotes destiné aux ATOs pour leur système de gestion de la sécurité;
- l'implémentation d'un système de gestion du changement pour un des grands ATOs, qui facilitera le processus de demande d'agrément pour les changements de champ d'activité de l'organisme;
- les premiers organismes de formation pour pilotes d'essai ont été audités fin 2015 et l'agrément final devrait être finalisé en 2016.

Plusieurs nouvelles demandes d'agrément pour des organismes de formation de pilotes ont été reçues et, au minimum, trois nouveaux organismes devraient être agréés en 2016.

Concernant la surveillance et les agréments de FSTDs en 2015, le marché a fait l'objet de nombreux défis avec un grand nombre de désactivations ou de cessions de certificats de qualification de FSTD en fonction des demandes commerciales et, en même temps, un grand nombre de demandes de qualification initiale pour de nouveaux FSTDs.

Dispositifs de formation au vol	2015	2014
Actifs	390	390
Suspendus	10	4
Remis/révoqués	53	46
Désactivés	24	-
Total	477	440

Tableau 1 Aperçu 2015 / 14 Dispositifs de formation au vol

A la fin de l'année 2015, 55 opérateurs comptant 390 équipements actifs FSTD, installés sur 95 sites différents à travers le monde, ont été agréés par l'AESA, soit par des experts internes, soit par prestataires de services agréés.

En 2016, on s'attend à une augmentation du nombre de qualification initiale de FSTD.

Organismes GTA/SNA et organismes de formation ATCO

En 2015, un nouvel organisme de formation ATCO a été agréé. Dans le contexte de la transition vers une nouvelle réglementation en matière de formation ATCO (Règlement (UE) 2015/340), l'AESA a utilisé les nouveaux critères pour l'agrément de cette nouvelle organisation. Par ailleurs, la base de données aéronautiques européenne est en cours de certification en tant que prestataire de services AIS. Cette certification a débuté en 2015 et devrait être achevée en 2016.



1.6 Inspections des États membres

1.6.1 Objectif et champ d'application

Le règlement de base prévoit à l'article 24(1) que: « L'Agence effectue des inspections de normalisation dans les domaines couverts par l'article 1, paragraphe 1, afin de contrôler l'application, par les autorités nationales compétentes, du présent règlement et de ses modalités d'exécution, et fait rapport à la Commission ». Suite à l'implémentation de la révision du règlement de normalisation, tous les domaines techniques du ressort de l'AESA sont couverts et, en 2015, le champ d'application des normalisations incluait:

- navigabilité;
- opérations aériennes;
- personnel navigant;
- gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne, y compris les contrôleurs du trafic aérien;
- inspections au sol.

Les préparations à la normalisation des aérodomes ont commencé en 2015, afin d'être prêts à partir de 2018.

1.6.2 Principales réalisations en 2015

1.6.2.1 *Activités de surveillance continue*

Toutes les activités de normalisation sont maintenant déterminées par un suivi continu. Les inspections ont été classées par ordre de priorité et planifiées sur la base de l'évaluation par l'Agence de la capacité des autorités compétentes à s'acquitter de leurs responsabilités de surveillance, selon un modèle établi dans l'art. 7 du règlement de normalisation. Il comprend la collecte et l'analyse de données des autorités compétentes, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de la Commission et d'autres sources pour générer une cote de normalisation, qui est ensuite combinée avec des indicateurs d'activité et l'opinion des experts pour déterminer la portée et la fréquence des inspections. En 2015, l'utilisation d'un modèle a été étendue aux SNAs; le planning de 2016 dépendait donc totalement de ce résultat.

Les résultats de l'approche de surveillance continue (CMA) pour la normalisation sont présentés dans les rapports de surveillance continue (CMR) qui sont envoyés trimestriellement au coordinateur national de normalisation (NSC) de chaque État, ainsi qu'à la CE. Quatre rapports de surveillance continue ont été émis en 2015 (mars, juin, septembre et décembre). Ils contenaient une page d'introduction et trois sections couvrant (1) les données collectées dans SIS, (2) les données de normalisation émanant des bases de données de normalisation et indiquant le nombre et le statut des manquements non résolus dans le pays et par domaine et (3) le tableau de bord du pays montrant les autres indicateurs (les indicateurs de sécurité, le délai écoulé depuis la dernière inspection complète dans chaque domaine et les indicateurs généraux) ainsi que les résultats du calcul selon le modèle (cote de normalisation) et les résultats par domaine. Un exemple de rapport est présenté dans l'Annexe XII.

Avec les CMRs des quatre trimestres de 2015, l'AESA a fourni aux autorités compétentes une analyse tendancielle des données contenues dans la Section 1 et 3 du rapport. Ceci a permis d'identifier les tendances naissantes et d'y répondre dans le cas où elles pourraient affecter la capacité d'une autorité à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance de la sécurité. Un exemple d'analyse tendancielle est fourni ci-dessous.



Grâce à ces outils, le statut de chaque État devient plus clair et la planification des inspections est établie de façon plus ciblée. Cela permet d'adapter le programme d'inspections et de concentrer les inspections planifiées sur les problèmes importants. L'intervalle maximum entre deux inspections complètes consécutives reste fixé à 4 ans. Enfin, il est reconnu que les activités de contrôle continu ont aussi permis d'accroître considérablement la transparence des activités de normalisation entre l'AESA et chaque État membre.

1.6.2.2 Inspections effectuées

Au cours de l'année 2015, 99 inspections de normalisation ont été réalisées. On peut noter une diminution du nombre d'inspections, attribuée à l'effet du suivi continu qui réduit le besoin d'effectuer des activités sur site.

Note: sur base des analyses de données de sécurité, la Commission et l'Agence ont décidé conjointement d'effectuer quatre inspections ad hoc.

Type d'inspection	AIR	OPS	FCL	MED	FSTD	GTA SNA	RAMP	Total
Complète	10	16	9	9	9	7	8	68
Ciblée	6	4	1	1	3	8	4	27
Ad hoc	2	1	1					4
Tous types, 2015	18	21	11	10	12	15	12	99

Tableau 2: Aperçu des inspections de normalisation réalisées en 2015

711 situations de non-respect constatées en 2015, incluant 3 préoccupations immédiates pour la sécurité. Étant donné la réalisation d'inspections multidisciplinaires, 42 constatations peuvent être attribuées à plus d'un domaine, engendrant 117 non-respects supplémentaires lorsqu'ils sont attribués à chaque domaine, atteignant donc un total de 828 non-respects constatés. Environ 28 % de l'ensemble des conclusions (27% en 2014) ont été classifiées comme présentant des défaillances importantes, susceptibles d'engendrer des préoccupations en matière de sécurité, à défaut d'être dûment corrigées. L'Agence a relevé trois cas de préoccupations immédiates pour la sécurité.

1.6.2.3 Évaluation multidisciplinaire des exigences de l'autorité

En 2015, l'Agence a développé une approche unique, multidisciplinaire, pour l'évaluation des exigences de l'autorité visant à minimiser la charge de travail des autorités compétentes et de l'AESA (une seule inspection, au lieu de cinq, basée sur le même ensemble d'exigences), assurant la normalisation interne de l'AESA au travers des cinq domaines concernés et créant des synergies lors des inspections. Le programme est prévu d'être terminé pour les États membres de l'AESA d'ici 2 ans, à la fin de 2016.

1.6.2.4 Navigabilité (AIR)

Les inspections de normalisation effectuées dans le domaine de la navigabilité ont à nouveau confirmé la répartition de constats de non-respect levés au cours des quatre dernières années. Elles indiquent que les constats de non-respect se concentrent principalement sur trois éléments essentiels liés à la surveillance: CE-6, CE-7 et CE-8, par ordre décroissant.



1.6.2.5 Opérations aériennes (OPS)

Les inspections de normalisation des opérations aériennes, y inclus celles effectuées dans le cadre d'évaluations multidisciplinaires, ont montré que le problème commun aux autorités compétentes était le retard dans l'implémentation des exigences de l'autorité. En outre, les constats de non-respect se concentraient dans le domaine de la surveillance (CE-6 et CE-7).

1.6.2.6 Équipage (FCL, MED, FSTD)

Les résultats d'inspections de l'année 2015 indiquent que certains ajustements sont nécessaires à l'implémentation du règlement du personnel navigant. La comparaison des résultats avec l'année précédente avec la tendance principale indique que les éléments essentiels de l'OACI CE-3 et CE-6 restent la préoccupation majeure. Il a également été identifié que certaines autorités compétentes ne disposaient pas de surveillance efficace des examinateurs aéromédicaux et des centres aéromédicaux.

1.6.2.7 Gestion du trafic aérien / services de navigation aérienne (GTA/SNA)

Comme lors de toutes les années précédentes, le soutien des autorités au programme de normalisation des GTA/ANS a été excellent et les problèmes rencontrés durant les visites ont eu un impact minime sur les programmes en cours. La tendance, selon laquelle la majorité des non-conformités identifiées au cours des inspections complètes initiales des autorités compétentes/autorités nationales de surveillance étaient clôturées au moment de la seconde inspection (ciblée), s'est confirmée.

Le nombre d'experts nommés par l'autorité et souhaitant participer en tant que membres de l'équipe s'est stabilisé à 18, dont 1 récemment qualifié en 2015. Certains participants potentiels supplémentaires ont été nommés par les autorités compétentes/autorités nationales de surveillance, bien que leur nombre soit inférieur aux attentes.

Les 15 inspections effectuées l'année dernière ont indiqué que la plupart des non-conformités étaient liées au CE-6 de l'OACI (licences, certification, autorisation et obligations d'agrément) et CE-7 (obligations de surveillance); pour les constats « posant des problèmes de sécurité si des mesures correctives n'étaient pas prises rapidement » (classe D, selon l'art.18 du Reg. 628/2013), 71 étaient liés à ces CE et montraient clairement un manque de robustesse de l'autorité à s'acquitter de ses responsabilités de normalisation et/ou de surveillance.

1.7 Exploitants

1.7.1 Objectif et champ d'application

Ce département couvre les activités de l'Agence relatives à la coordination des programmes d'inspection au sol (SAFA - évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers /SACA - évaluation de la sécurité des aéronefs communautaires) et à l'autorisation des exploitants des pays tiers (TCO). L'activité d'inspection au sol de l'AESA est une fonction de coordination comprenant:

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



De plus, au titre de l'article 23 du règlement de base de l'AESA, l'Agence est responsable de la délivrance des autorisations aux exploitants des pays tiers (TCO) souhaitant voler dans l'espace aérien de l'AESA et atterrir dans un des pays de l'AESA.

1.7.2 Principales réalisations en 2015

1.7.2.1 Programmes d'inspection au sol (évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) / évaluation de la sécurité des aéronefs communautaires (SACA))

Suite au changement du règlement sur le programme d'inspection au sol en 2014, un soutien supplémentaire a été apporté aux États participants et aux exploitants. Une première révision des instructions d'inspection a été ébauchée et publiée en novembre 2015. Elle a principalement établi la politique convenue pour l'application des exigences du logiciel ACAS II version 7.1, applicable à tous les aéronefs depuis le 1^{er} décembre 2015. L'évaluation initiale d'un organisme de formation d'inspection au sol (RITO) a été réalisée au nom d'un État, afin d'étendre le champ d'application de cet organisme précédemment agréé. En outre, l'évaluation de la surveillance continue a été réalisée pour le précédent, ainsi que pour un autre RITO de cet État, sur base de quoi les agréments ont été étendus.

Les outils destinés à la surveillance continue ont été développés davantage et progressivement utilisés. Les résultats de la surveillance continue ont été également utilisés afin d'ajuster, le cas échéant, le planning à court et long termes des inspections de normalisation dans le domaine des inspections au sol.

Des visites de normalisation sont effectuées lorsque de nouveaux États accèdent au programme. Dans ce contexte, deux États candidats ont été visités avec satisfaction. Entretemps, l'État visité début 2015 est devenu un membre à part entière, tandis que l'autre État audité est sur le point de clore les constatations établies. Une visite destinée à l'analyse des lacunes a été réalisée dans un troisième État candidat, afin d'évaluer le niveau d'implémentation des exigences. Quelques nouvelles nations partenaires stratégiques ont été approchées afin d'étudier leur participation au programme, et l'Agence se concentre actuellement sur deux États ayant exprimé un intérêt potentiel.

Le nombre d'inspections au sol a augmenté de près de 5% et a dépassé les 12.000 en 2015. L'analyse régulière des données recueillies durant ces inspections se poursuit. Les aperçus ont été partagés avec les États participants et la CE (dans le cadre du processus de la liste de sécurité de l'UE). Ces mêmes aperçus ont été partagés en interne, alimentant les processus internes comme celui de la normalisation et de l'autorisation des exploitants des pays tiers (TCO). Des risques potentiels pour la sécurité ont été identifiés et des actions ont été proposées en vue d'atténuer les nouveaux risques. Les synergies développées entre le programme d'inspection au sol et le processus d'autorisation des exploitants des pays tiers se sont avérées très efficaces.

1.7.2.2 Exploitants des pays tiers (TCO)

Au terme de la phase de candidature des TCO clôturée en novembre 2014, durant laquelle l'AESA a reçu des candidatures d'environ 650 exploitants des pays tiers, l'Agence a commencé l'évaluation technique et a émis les premières autorisations TCO. Les premières autorisations TCO ont été annoncées au cours d'un événement à Brussels Airport, en présence de la Commissaire Violeta Bulc et du directeur exécutif Patrick Ky le 2 juillet 2015. Par la suite, les évaluations techniques entreprises ont couvert 66% des avions de pays tiers impliqués dans le transport aérien commercial vers l'UE. L'émission des autorisations marquent le commencement du programme de surveillance continue des TCO, auquel tous les exploitants agréés sont soumis.



Au long de l'année 2015, une étroite coordination a été maintenue avec la CE, afin d'assurer l'alignement des décisions d'autorisations des TCOs au mécanisme de la liste de sécurité de l'UE. L'AESA a participé à des réunions/auditions organisées par la Commission pour la préparation et la tenue des réunions des comités de la sécurité aérienne. Durant les réunions du comité de la sécurité aérienne l'Agence a fourni des analyses techniques et des mises à jour sur l'avancée des implémentations des TCOs.

Les développements du logiciel en ligne pour TCOs de l'Agence ont continué avec l'ajout de nouvelles fonctionnalités facilitant le processus d'autorisation des TCOs. Il sert à informer les acteurs concernés du statut des candidatures et des autorisations des TCOs. En outre, les procédures TCO et les instructions de travail ont été complétées, intégrant le système de gestion de la qualité de l'Agence. Un premier audit qualité du département TCO a été réalisé durant l'été 2015, avec des résultats positifs.

L'AESA a renforcé le personnel du département pour assurer la réussite de l'implémentation du système TCO d'ici la fin de la période de transition en novembre 2016. La mission du département et le programme des visites (comprenant les audits TCO, les visites associées à liste de sécurité de l'UE, le programme universel d'audits de la supervision de la sécurité de l'OACI et les inspections de normalisation de l'AESA) ont été entièrement accomplis.

Un troisième atelier TCO avec les personnes de références TCO des autorités nationales de l'aviation des États membres a été organisé avec succès en décembre. Il a contribué à améliorer la communication et la coopération entre l'Agence et les États membres sur les sujets liés aux TCOs.

1.8 Banque centrale européenne de questions

1.8.1 Objectif et champ d'application

La banque centrale européenne de questions (ECQB) contient les questions à utiliser par les États membres pour l'examen théorique des pilotes pour la licence de pilote professionnel, la licence de pilote de ligne, la licence de pilote en équipage multiple et le vol aux instruments d'avions et d'hélicoptères.

L'Agence a établi un nouveau processus pour l'ECQB début 2015, et a composé l'équipe ECQB au sein du département Coopération Internationale. L'équipe ECQB gèrera le développement de 1 500 nouvelles questions et la révision de 2 000 questions existantes par an.

1.8.2 Principales réalisations en 2015

La première mise en place complète du nouveau processus a été terminée en novembre 2015, avec la mise en place de la version ECQB 3.0. Elle implique plus de 30 rédacteurs de questions et 40 experts de toute l'Europe. ECQB 3.0 a été une amélioration majeure de la banque de questions:

- 1476 nouvelles questions ont été ajoutées à travers tous les sujets, avec une amélioration particulière de la représentation des questions pour la catégorie hélicoptère;
- 1876 questions existantes ont été améliorées et 251 autres identifiées pour être bloquées;
- Les éléments repris ci-dessus représentent env. 30% de la totalité de la banque de questions;
- De nouvelles fonctionnalités ont été ajoutées aux questions, en soutien au processus d'appel des autorités aéronautiques nationales.

Un point essentiel pour assurer que l'ECQB soit pertinente et à jour est la révision complète du syllabus des connaissances théoriques et des objectifs de l'apprentissage. Durant le premier trimestre 2015, l'Agence a lancé le « RMT.0595 » à cet effet. C'est une élaboration réglementaire menée par les intervenants qui modifiera les AMC / GM associés à la réglementation du personnel navigant.



1.9 Coopération internationale

1.9.1 Objectif et champ d'application

L'Agence établit des accords de collaboration avec les autorités aéronautiques nationales étrangères de façon ad hoc. Elle participe à la négociation et à la mise en œuvre d'accords bilatéraux sur la sécurité aérienne (BASA) et d'autres accords aériens, et contribue ainsi à l'effort de l'Union européenne.

Sur une base multilatérale, l'Agence renforce ses relations avec l'OACI, en étroite coordination avec la CE et les États membres.

Enfin, dans le cadre de ses activités internationales, l'Agence aide les pays partenaires à améliorer leurs capacités réglementaires grâce à des programmes de coopération technique.

Ces activités sont soutenues par représentations locales externes de l'AESA en Chine, au Canada et aux États-Unis.

1.9.2 Principales réalisations en 2015

Accords bilatéraux et accords de collaboration

Des activités institutionnelles intenses ont eu lieu avec une série de partenaires internationaux comme les États-Unis, le Canada, la Chine, le Brésil, l'Inde, le Japon, Singapour, l'Ukraine, les Émirats arabes unis, Israël et la Turquie. Les réalisations les plus significatives sont résumées ci-après.

USA

Les activités de l'Agence se sont concentrées sur la finalisation des nouvelles annexes du EU-US BASA. Les annexes ont été finalisées au niveau technique. Cependant, une question transcendant toutes les annexes était en cours de négociation délicate avec la FAA. Une fois finalisée au niveau politique, elle devrait être intégrée aux annexes (existantes et nouvelles) et aux modalités d'exécution relatives. Un autre événement marquant a été l'adoption de la révision 5 du TIPs par le comité de surveillance en matière de certification, qui offre l'acceptation réciproque des spécifications techniques (TSO)/Spécifications techniques européennes et la classification des certificats de type supplémentaires de base. Ceci offrira des gains en temps et en efficacité significatifs pour les autorités et l'industrie.

De même, l'AESA et la FAA travaillent sur des gains d'efficacité additionnels durant les exercices de validation, en réduisant le niveau d'engagement. Une fois réalisé, ceci représentera des économies substantielles pour les deux industries.

Chine

Une activité intense a eu lieu entre l'AESA et l'administration civile de la Chine (CAAC), à la fois pour consolider les actuelles relations opérationnelles (en particulier pour aider l'industrie de l'UE à faire valider ses certificats de l'AESA par la CAAC) et pour élaborer une feuille de route technique afin de faciliter l'ouverture potentielle de négociations d'un BASA entre l'Union et la Chine. L'AESA a également fourni un support technique en préparant une ébauche de recommandation au Conseil de l'UE en vue de débiter les négociations d'un futur BASA avec la Chine.

Japon

La coopération entre l'AESA et le bureau de l'aviation civile japonais (JCAB) s'est concentrée sur l'évaluation préliminaire du système de l'aviation civile japonaise dans le domaine de la navigabilité. Ceci afin de faciliter l'ouverture potentielle de négociations d'un BASA entre l'UE et le Japon. Comme pour la Chine, l'AESA a fourni un support à la CE en préparant une ébauche de recommandation au Conseil de l'UE en vue de débiter les négociations d'un futur BASA avec le Japon.



Brésil

Les instruments requis pour l'implémentation pratique d'un BASA UE-Brésil (TIP et orientations de l'Annexe maintenance) ont été adoptés par l'ANAC et l'AESA. Ceci signifie que le BASA UE-Brésil est maintenant totalement mis en œuvre.

Asie du Sud-Est

L'AESA et la CAA de Singapour ont convenu de mener une étude sur les turbulences de sillage à Changi Airport, avec pour objectif d'implémenter l'initiative UE de re-classification (RECAT) à Singapour et de réduire, sans compromettre la sécurité, les minima d'espacement entre aéronefs. Les résultats de l'étude pourraient augmenter la capacité des pistes à l'aéroport de Changi et d'autres aéroports globalement.

L'AESA a également établi un cadre de coopération avec la CAA thaïlandaise, pour encourager la coopération réglementaire, faciliter la mise en œuvre des règles de sécurité aérienne de l'UE en Thaïlande et assister la CAA thaïlandaise dans ses efforts d'améliorer encore le niveau de sécurité en Thaïlande.

Partenaires pan européens

L'AESA a maintenu une coopération étroite avec les NAA européennes non-membres de l'AESA au titre du partenariat pan européen de l'AESA (PANEP) et a assuré le contrôle de la mise en œuvre de l'acquis de l'Union en matière de sécurité aérienne dans le voisinage de l'Union. De nouveaux accords de collaboration sur la coopération à la sécurité générale ont été conclus avec les autorités de l'aviation en Albanie, en Bosnie-Herzégovine, en République de Serbie, dans l'ex-République yougoslave de Macédoine et au Monténégro. En outre, un accord de collaboration a été conclu avec l'administration de l'aviation nationale de l'Ukraine (SAAU) permettant sa participation au programme EU SAFA.

OACI

L'Agence a participé de façon significative à la contribution européenne pour la conférence de haut niveau de l'OACI sur la sécurité aérienne (Montréal, février 2015), avec l'ébauche de quatre documents de travail et en fournissant le secrétariat au groupe de coordination européen.

Afin de continuer à aider les États membres de l'Union dans le cadre de leurs obligations découlant de l'article 38 de la Convention de Chicago, des listes de vérification de la conformité des règles de sécurité de l'UE avec les normes SARP de l'OACI ont été élaborées par l'Agence, pour les annexes 1, 6, 8, 14 (volume I), 16, 18 et 19.

Accords de collaboration signés

En résumé, 3 accords avec CAAC, 5 avec des partenaires des Balkans occidentaux PANEP, 1 avec la CAA d'Israël, 1 avec SAAU (Ukraine), 2 modifications à l'accord avec la JCAB (Japon), 1 avec la CAA de Singapour et 1 accord de coopération avec la CAA de la Thaïlande ont été signés en 2015.

Coopération technique

En 2015, l'AESA a mis en œuvre plusieurs projets régionaux et a ainsi soutenu:

Les pays du voisinage européen, notamment les Balkans occidentaux, l'Europe orientale et les pays méditerranéens: ces projets visent à soutenir l'amélioration de la sécurité et l'interopérabilité avec les normes européennes. Ils incluent les couloirs de transport Europe - Caucase - Asie (TRACECA) (finalisés en mai 2015), l'instrument d'aide de préadhésion 3 (lancé en juillet 2015 pour une période de deux ans), et le projet de sécurité aérienne Euromed (lancé en janvier 2015 également pour deux ans). En décembre, un nouveau contrat a été signé avec la Commission pour un projet de suivi pour TRACECA.



La région de l'Afrique sub-saharienne: ces projets soutiennent les autorités nationales pour s'acquitter de leurs obligations internationales et pour l'amélioration des organismes régionaux de surveillance de la sécurité (Amélioration du transport aérien en Afrique centrale, soutien à l'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique (SIASA), Zambie et Malawi.

Les 10 pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN): ce projet est implémenté en étroite coopération avec la Délégation de l'UE en Thaïlande et soutient le développement du marché unique de l'aviation ASEAN et ses composantes en matière de sécurité et GTA, ainsi que l'économie et le droit du marché (Projet ASEAN d'intégration du transport aérien).

Les marchés émergents, comme la Chine et l'Inde: pour soutenir la sécurité et les intérêts commerciaux et environnementaux de l'UE. Ceci incluait le nouveau projet de partenariat aérien UE-Chine, débuté en septembre 2015 pour une période de cinq ans, ainsi que la continuation du soutien à l'initiative régionale d'Asie du sud (SARI) pour l'harmonisation régionale aux règlements UE.

En outre, l'Agence a mis en œuvre des projets horizontaux, afin de promouvoir les réglementations de l'Union en matière de sécurité et de renforcer les capacités de surveillance de la sécurité (forum de l'AESA sur la coopération internationale, soutien des organismes régionaux de surveillance de la sécurité, et assistance dans le cadre de la liste de sécurité). Le cas échéant, l'AESA coopère étroitement avec les États membres intéressés.

1.10 Activités de soutien

1.10.1 Applications et services d'externalisation

L'accord bilatéral avec les États-Unis (2011/719/EU) vise à réduire les barrières réglementaires dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile, et se traduit par un service aérien plus abordable, pratique et efficace pour les consommateurs ainsi qu'une augmentation du nombre de voyages et une croissance commerciale et économique. En 2015, une procédure réciproque simplifiée a été mise en place pour les compagnies européennes et américaines visant des suppléments aux certificats de types afin d'opérer dans l'autre territoire, afin de réduire les coûts et les délais de commercialisation. En outre, la procédure pour émettre un agrément unique de sécurité pour les transporteurs aériens commerciaux de pays tiers, valables dans 32 États membres de l'AESA, est maintenant entièrement fonctionnelle, après la clôture du cycle de candidature en novembre 2014.

L'AESA investit dans un portail web destinés aux candidats, afin de faciliter l'accès aux services de l'AESA et de réduire les temps de traitement. Des entreprises prestigieuses comme Airbus S.A.S. et Airbus Helicopters se sont inscrites pour utiliser l'application en 2015. Vu le volume de demandes soumises par ces compagnies, les bénéfices du portail ont augmenté de façon significative. Une phase pilote réussie a été également arrêtée en coopération avec la FAA, ouvrant la voie aux candidats américains pour l'utilisation du portail. Une seconde phase est maintenant planifiée afin de couvrir les domaines de certification restants.

L'augmentation des tarifs prévue au règlement concernant les honoraires et redevances afin de couvrir les cotisations de pension du personnel a été réévaluée à la lumière des résultats financiers et suspendue dans l'attente de la révision de la réglementation de base en 2018. Les coûts de l'industrie restent donc actuellement inchangés.

Le but de la stratégie d'externalisation approuvée en 2014 était de fournir une visibilité à moyen terme de la charge de travail à sous-traiter à des prestataires de service de certification (CSP), et d'assurer la disponibilité des ressources dans l'organisation AESA. Dans sa première année, les résultats de la stratégie ont été encourageants, avec plus de la moitié des objectifs d'accords de partenariat individuels entièrement atteints et un taux d'exécution global de 90%. Au cours du



quatrième trimestre, la prévision à 5 ans a été renouvelée pour la période 2016-2020. Le retour initial des CSPs sur la stratégie d'externalisation a été positif (taux de satisfaction de 89%), reflétant aussi les gains d'efficacité réalisés avec les flux de travail entièrement électroniques et les procédures simplifiées.

L'AESA a également pris des mesures pour optimiser l'utilisation des recettes tirées des redevances en ajustant ses niveaux d'engagement pour mieux refléter les coûts de sous-traitance. Ceci a réduit le fonds de roulement utilisé, et les engagements reportés sur l'exercice suivant. Des efforts supplémentaires à cet égard sont prévus en 2016.

Par ailleurs, l'approche fondée sur le risque pour les agréments a continué à développer la tendance vers des équipes d'audit plus petites et plus efficaces. Les équipes chargées des agréments effectuent maintenant également des audits de conformité avec une nouvelle politique gérant les conflits d'intérêts pour les CSPs.

1.10.2 Finances et Achats

D'un point de vue financier, l'année 2015 a poursuivi la tendance positive des années précédentes. Les résultats indiquent que les objectifs financiers ont été atteints confortablement et même dépassés, comme détaillé ci-dessous.

L'Agence a fonctionné selon les activités prévues, atteignant à nouveau un très haut taux d'exécution du budget de 98%, comparé à 97% en 2014 et supérieur à l'objectif de 95% de la CE. En outre, l'annulation des montants reportés de 2014 (vers 2015) est restée faible à 3.2%, en-dessous des 5% fixés par la CE (même résultat qu'en 2014).

En 2015, l'Agence a facturé 99.6M€ à l'industrie pour les services prestés, une augmentation de +1.4% par rapport à 2014 reflétant le plein effet des nouveaux tarifs implémentés en 2014. Ceci est cohérent avec les objectifs du modèle d'honoraires et redevances de 2014 et permet à l'Agence de supporter des nouveaux coûts prévus en 2016, en particulier le paiement des frais de cotisation de pensions et les coûts de personnel (8M€) et l'impact de l'effectif complet (5M€).

Un standard de recouvrement des créances équilibré a été maintenu aux niveaux de 2014, avec un solde de la dette à la clôture de 5.6M€, considérablement plus bas qu'à la fin de 2014 (2M€ ou 26% inférieur). Ceci a mené à un encaissement de 101.6M€ en 2015, soit 4.6M€ de plus qu'en 2014. Le montant de la dette supérieure à 120 jours a été seulement de 481K€, démontrant le contrôle de crédit efficace de l'AESA.

L'Agence a donc terminé l'année 2015 avec un excédent budgétaire global de 2M€, par conséquent à restituer à la CE. L'excédent d'honoraires et de redevances est conservé dans une réserve qui sera utilisée lors d'investissements futurs dans les activités d'honoraires et redevances ou pour compenser des pertes ultérieures.

Les détails des résultats financiers et budgétaires sont commentés dans la section 2.3 et dans l'Annexe II. L'AESA a en outre atteint les résultats suivants en 2015:

- L'Agence a poursuivi la gestion d'un nombre significatifs de transactions financières à des niveaux comparables à ceux de 2014 ou, dans le cas des achats, à des niveaux hautement supérieurs: plus de 22.000 transactions financières vérifiées, 2.600 factures traitées pour paiement, 12.590 factures émises pour des honoraires et redevances, 35 procédures de grandes valeurs (>60K€) -près du double par rapport à 2014 (17), env. 200 procédures de petites valeurs (1-60K€) -en ligne avec 2014- et 350 contrats spécifiques conclus (10-15% de moins qu'en 2014).



- Suite à la révision des procédures de vérifications ex ante pour certains types de transactions à bas risque (gros volume/faible complexité) en 2014, les contrôles transactionnels ex post ont été intensifiés pour compléter l'efficacité des coûts du système de contrôle interne. 18 contrôles transactionnels ex post ont été effectués en 2015, couvrant les domaines des remboursements de missions, des procédures d'achat, des transactions aux CSPs et des services aux entreprises. Dans l'ensemble, les transactions vérifiées ont été, dans tous leurs aspects significatifs, légales et régulières. Cependant, des recommandations utiles ont été faites et transmises à l'organisation en matière de standardisation et d'amélioration des pratiques d'achats. Les contrôles transactionnels ex post continueront en 2016.
- Le département financier a continué à fournir son soutien aux projets additionnels ajoutés au portfolio d'activités de l'AESA via des subventions/conventions ad hoc, en particulier la préparation de la signature de l'accord portant sur 10M€ entre l'UE et la Chine et les procédures du contrat-cadre sécurisant le soutien extérieur pour ce projet et d'autres coopérations internationales.
- Conformément à l'article 50 du règlement financier de l'Agence, un audit du système comptable a été réalisé par une compagnie d'audit externe (Deloitte), tenant compte de l'évaluation déjà effectuée en 2010. Suivant les conclusions de l'audit et le rapport de validation transmis, le comptable de l'Agence a validé officiellement le système de comptabilité en place à l'AESA présentant le niveau de contrôle désiré.
- Les comptes annuels de 2014 ont été pour la première fois audités par un auditeur externe (Mazars) - sous l'autorité de la Cour des comptes européenne-. Un rapport d'audit favorable a été reçu, sur base duquel la Cour des comptes européenne a publié son propre rapport sans réserve.
- L'AESA a aussi cherché activement à améliorer davantage les processus associés. Trois « journées des finances et des achats » ont été organisées avec des points focaux au travers de l'Agence pour partager les bonnes pratiques et pour mieux faire connaître les aspects financiers chez les acteurs clés. Plusieurs initiatives d'efficacité ont été également lancées, comme le développement de nouveaux rapports SAP sur la facturation, la rationalisation du processus de paiement et l'introduction d'un outil référentiel Sharepoint pour les demandes d'approvisionnement central.
- Enfin, des efforts particuliers ont été faits en 2015 (et se poursuivront en 2016) pour améliorer la planification et le suivi dans le but de:
 - suivre de plus près le taux d'implémentation du budget et le statut (procédure de grande valeur) du planning avec les unités opérationnelles - au travers d'exercices de suivi budgétaire trimestriels et de réunions de planning ad hoc si nécessaire;
 - suivre de plus près l'échéance des contrats cadres et leur renouvellement afin d'assurer de meilleures prévisions et le suivi des besoins contractuels;
 - assurer un retour et exposer à la Direction (tableau de bord mensuel) tout retard / risque dans l'implémentation afin de responsabiliser les départements opérationnels. Ceci facilitant un suivi rapproché de la planification et toute réaction aux risques potentiels et/ou retards.

1.10.3 Technologies de l'information

La planification et le déploiement de tous services de développements IT requis par les opérations sont contrôlés au travers de 10 programmes dédiés, tous dirigés par un responsable de programme



spécialisé: MOVE to Neue Direktion Köln 2016, Agréments d'organismes, Affaires commerciales, Reporting et données de base, Demandes de certification, Gestion de la sécurité, Gestion de l'information, Gestion des ressources humaines, Optimisation des finances et du support et Infrastructure et systèmes IT. Suivant la hiérarchisation des demandes de projet définie dans ces programmes, 22 projets de nouveaux services IT ou de grosses modifications ont été approuvés et planifiés en 2015. De tous ces projets, 17 (77%) ont été réalisés avec succès dans le courant de l'année 2015. La partie restante est bien avancée et devrait être finalisée début 2016. Les projets principaux terminés ressortent du domaine de la gestion d'information, des agréments d'organismes, des demandes de certification et de la gestion des ressources humaines.

En outre, l'Agence a lancé un projet de transformation IT afin de tirer la plus haute valeur des technologies de l'information déployées; tenant compte de la stratégie et des facteurs de retour sur capital investi (RCI) de l'AESA. Le projet a été terminé avec succès dans le cadre de la première stratégie IT à long terme de l'AESA et de l'implémentation de la feuille de route s'y rattachant. Parallèlement, une nouvelle gouvernance Business-IT a été adoptée, afin de sélectionner les projets en fonction des priorités émanant de la stratégie de l'Agence et du RCI.

Une nouvelle organisation IT a été également mise en place à la fin de 2015, sur base d'un modèle de partenariat intégré aux activités plus transparent et consistant, défini pour soutenir efficacement la réalisation des stratégies de l'AESA et de l'IT.

Avec le déménagement vers Neue Direktion Köln en 2016, des actions complexes sont entreprises afin de mettre en place le planning et les contrôles nécessaires au déplacement de l'infrastructure IT, tout en assurant la disponibilité continue des applications critiques et un minimum de perturbations pour les applications non-critiques.

1.10.4 Services institutionnels

Les travaux de gros œuvre et les installations techniques ont été achevés en 2015. Ceci a requis le développement ou l'amélioration de plusieurs procédures/concepts liés aux bâtiments (ex. gestion des installations ou sécurité physique). En outre, les cahiers de charges ont été lancés afin d'assurer des opérations efficaces de la part des prestataires spécialisés (comme l'entretien, la restauration, l'électricité, etc.). De plus, les tâches courantes à l'opération des locaux existants à Cologne et Bruxelles ont été maintenues, avec des contributions à l'initiative du « Project Green » de l'Agence.

Un processus de paiement simplifié a été mis en place pour la gestion des déplacements, menant à une réduction des ETPs impliqués. Le planning du centre de conférence du nouveau siège de l'AESA, Neue Direktion Köln, a été développé davantage avec des équipements média de pointe, un nouveau logiciel de gestion des salles et des visiteurs ainsi que de nouvelles politiques et processus concernant les événements. Les nouvelles installations de conférence permettront d'héberger la plupart des événements de l'AESA en interne.

1.10.5 Communications

L'attention à la communication s'est portée sur deux aspects:

- Développer la diffusion externe sous forme de communication digitale: développement d'un nouveau site Internet à mettre en ligne en 2016, une présence plus active sur les réseaux sociaux, développement de plusieurs vidéos et animations/infographies sur l'aviation générale, les drones et les batteries au lithium.
- La communication interne concernant le projet « MOVE to Neue Direktion Köln 2016 ».



De nombreuses communications ont également été déclenchées par des événements inattendus comme l'accident de la Germanwings, qui a nécessité une phase de communication de crise durant les 2 premières semaines suivant l'accident.

1.10.6 Service d'audit interne et d'assurance qualité

La structure d'audit interne (IAC) a procédé aux audits conformément au programme d'audit annuel de 2015, formulé à l'aide d'une approche fondée sur les risques. La structure d'audit interne a été elle-même auditée selon les normes pour la pratique professionnelle de la vérification interne en 2015 par l'Institut Français de l'audit et du Contrôle Interne (IFACI). La structure a obtenu un résultat positif, aucune non-conformité n'a été observée et les recommandations faites en 2014 étaient toutes clôturées. L'IAC a par conséquent conservé sa certification. En 2015, l'IAC a également coordonné l'évaluation des risques générant le registre des risques de l'Agence de 2015 qui a été inclus au programme de travail de l'année.

Dans le domaine de l'assurance qualité, le système intégré de gestion a été audité, avec succès, selon les normes de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). En 2014, toutes les recommandations ont été clôturées et aucune constatation ou non-conformité n'a été établie.

1.10.7 Ressources humaines (RH)

Activités de développement

Un système de classification des postes (structure de groupes de postes) a été introduit afin de fournir une référence commune pour les politiques des RH et créer davantage de transparence sur les chemins de carrière et de développement au sein de l'Agence. Les compétences essentielles à la mission seront attribuées aux fonctions et aux niveaux d'ancienneté. Entretemps, un modèle de description de compétences standardisé est en cours d'intégration pour les activités de formation et de développement. Ceci déplace l'accent des formations en classe traditionnelles vers des activités de développement adaptées aux styles d'apprentissage individuels et habilite le personnel à son propre développement.

Une modalité d'exécution mise à jour a été validée et appliquée en 2015 pour le système d'évaluation. Le processus d'évaluation a été réorganisé afin de permettre la participation active du personnel dans la fixation d'objectifs et le plan de développement. Pour la première fois, l'évaluation des performances est axée sur le modèle des compétences spécifiques à l'AESA qui offre une base solide de comparaison pour la performance et les mérites. Un meilleur outil a été mis en place avec des fonctionnalités intégrées flexibles et des tableaux de bord intelligents facilitant les décisions de gestion concernant la performance et le développement du personnel.

Le processus de reclassement a été réalisé à l'aide de mesures transitoires, appliquant une procédure modifiée basée sur celle existante, en l'absence de règles types de la Commission pour les Agences. En 2015, un reclassement a été proposé à 100 membres du personnel (89 AT et 11 AC).

Des manuels de développement axés sur les compétences ont été introduits en soutien aux formations sur le terrain et au développement autonome. Des formations personnalisées ont été assurées par les offres retenues de nouveaux fournisseurs.

Un programme d'échange a été mis en place pour favoriser la coopération et l'échange des connaissances entre l'Agence et les parties concernées.

Activités de recrutement

L'Agence a adopté durant le second semestre les nouvelles règles des dispositions générales d'application concernant les procédures régissant l'engagement et le recours au personnel contractuel de l'article 2(f) concernant le régime applicable aux autres agents de l'Union européenne. Les



nouvelles règles favorisent la mobilité interne, la mobilité entre agences et harmonisent les règles pour les procédures de sélection externe.

Ayant atteint un certain seuil de maturité, l'Agence a graduellement changé son approche du recrutement, passant d'un mode réactif (identification des besoins pour combler les lacunes, remplacement automatique des départs) vers un mode proactif (planification prospective, priorisation et redéploiement, et alignement des besoins en ressources aux objectifs stratégiques globaux). Ceci a également été la conséquence naturelle du plafonnement des ressources et du besoin d'abandonner certaines activités au profit d'autres.

Avec la première rationalisation de la procédure de recrutement, l'amélioration de l'outil de recrutement électronique, en particulier l'ajout de fonctionnalités, a contribué à l'augmentation de l'efficacité du processus de recrutement et à la diminution de la charge administrative.

A la fin de l'année 2015, l'AESA employait 680 AT correspondant à 679 postes². L'Agence a atteint pour la première fois l'occupation complète des postes selon le tableau des effectifs.

De plus, 83 agents contractuels (AC) et 16 experts nationaux détachés (ENS) ont été employés à l'AESA. En tout, l'AESA a signé 62 nouveaux contrats de travail, tandis que 22 membres du personnel ont quitté l'Agence. Ceci constituait une augmentation nette de 39 membres du personnel.

En 2015, l'Agence a publié 33 offres d'emploi, ciblant 32 postes temporaires et 6 postes d'agents contractuels. 66 procédures de sélection (33 externes, 28 internes et 5 ENS) et 24 recrutements issus de listes de réserve ont été finalisés, correspondant à 57 postes temporaires, 5 postes d'agents contractuels et 3 ENS. 2031 candidatures ont été reçues et 242 entretiens réalisés.

Activité	Agents temporaires (AT)	Agents contractuels (AC)
Nouveaux contrats conclus en 2015	57	5
Départs de personnel en 2015	19	4
Accroissement net de l'effectif	+37 ³	+2
Vacances d'emploi publiées en 2015	28	5
Candidats internes retenus (AT)	27	

Tableau 3: Nouveaux contrats conclus en 2015 (Agents temporaires (AT/AC))

Pour renforcer la mise en œuvre du projet « Convergence » réalisé en 2014, 70 transferts internes et nominations dans l'intérêt du service ainsi que 41 transferts suite à des réorganisations ont été effectués en 2015.

L'Agence a effectué sa deuxième sélection de postes dans le contexte de l'exercice de comparaison exigé par le nouveau règlement financier-cadre. Le résultat a mis en évidence un transfert de postes des catégories « Administration » (Administration et soutien, Coordination et Neutre) vers celles de l'opération.

Compte tenu de sa bonne expérience avec les programmes de stages, l'Agence a poursuivi ses opportunités de stages afin d'attirer et de contribuer au développement de jeunes cadres compétents et hautement motivés à acquérir de l'expérience professionnelle. Le programme permet aux étudiants et diplômés de mettre en pratique les connaissances acquises durant leurs études. En 2015, 6

² Ce chiffre inclut une lettre de proposition envoyée avant la fin de l'année 2015.

³ 1 membre du personnel interne ayant réussi la sélection externe (nouveau contrat)



stagiaires diplômés ont été sélectionnés par l'Agence pour effectuer un stage de six mois à des fonctions correspondant à leur cursus académique.

Une nouvelle initiative visant à recruter de jeunes talents directement à la sortie des universités a été développée, et sera lancée comme projet pilote intitulé « Junior Qualification Programme ». L'objectif est d'apporter un soutien au changement progressif de l'approche du recrutement, du réactif au proactif, et d'amener l'expertise de jeunes diplômés ayant un haut niveau de qualifications universitaires. Ce projet représente une opportunité de former de jeunes talents aux standards de l'Agence, à ses besoins organisationnels, à sa culture et « sa façon de faire les choses ».

Suites aux expériences positives, l'Agence a augmenté l'utilisation de centres d'évaluation en tant qu'aide à la procédure de sélection de managers, dans le but d'améliorer encore la qualité du processus de recrutement et d'assurer la sélection de candidats adéquats pour les fonctions managériales. En 2015, 1 recrutement externe et 9 recrutements internes pour des postes de manager ont inclus des centres d'évaluation. La technique des centres d'évaluation est une des plus efficace pour prédire le succès de professionnels dans leurs affectations futures. Elle vient en soutien au recrutement de membres du personnel hautement qualifiés et permet également à l'Agence d'assurer que les compétences managériales internes existantes ou potentielles soient identifiées pour favoriser les promotions.

Activités de l'administration du personnel

L'Agence a adopté durant le second semestre les modalités d'exécution pour les Agences concernant le congé sans rémunération des agents temporaires de l'Union Européenne.

L'Agence a soumis à la Commission pour accord ses modalités d'exécution spécifiques aux activités extérieures et aux missions. Il y a un besoin de développer une règle spécifique à l'Agence afin de couvrir les besoins fonctionnels propres de l'Agence qui emploie une catégorie de personnel particulière à temps partiel de façon structurelle, pour lui permettre de poursuivre les activités extérieures rémunérées nécessaires au maintien des qualifications professionnelles requises pour la prestation de leurs activités à temps partiel au sein de l'Agence.

L'Agence a lancé l'exercice annuel de « la déclaration d'intérêts annuelle » pour ses managers et le personnel occupant des postes sensibles.

1.10.8 Services juridiques

Une assistance juridique fut fournie à tous les services de l'Agence, en particulier concernant les différentes propositions de modification du règlement de base; la protection des données médicales incluant l'organisation d'un atelier contribuant à l'implémentation des recommandations émises par le groupe de travail Germanwings et la participation aux discussions sur les consignes opérationnelles; dans le domaine de la coopération internationale, assistance à l'élaboration de divers accords de collaboration ainsi qu'aux activités du groupe de travail sur l'article 83bis de l'OACI, l'introduction des mégadonnées et l'utilisation de services cloud; assistance à la Commission pour l'implémentation des éléments de « culture juste » du règlement (EU) 376/2014 sur les comptes rendus d'événements; pour des affaires juridiques de l'entreprise et de gouvernance. Différents projets d'accords de collaboration ont également été revus.

Pour les affaires concernant l'entreprise et la gouvernance, des recommandations ont été faites au sujet du projet MOVE 2016, afin de résoudre des problèmes contractuels et non-contractuels prolifères liés aux installations actuelles et futures de l'AESA. Par ailleurs, les plaintes du personnel, les appels et demandes de renseignements ont été traités endéans les délais légaux; dans le domaine de l'éthique, une formation a été dispensée au personnel et à l'encadrement supérieur sur le code de conduite de l'AESA et la gestion des conflits d'intérêts, les déclarations annuelles y relatives ont été



revues ainsi que des avis émis par le personnel et les membres du Conseil d'administration; des formations de sensibilisation ont été organisées pour différents services incluant les Administrateurs, le département RH et la Direction stratégie et gestion de la sécurité pour l'élaboration des décisions du directeur exécutif. Enfin, le département légal a assuré le secrétariat du Comité de Direction. L'utilisation de Sharepoint a commencé pour la migration des mémoires institutionnelles légales et les résumés des avis juridiques ont été mis en ligne sur la page intranet du département.

1.10.9 Formation technique

En 2015, la section de formation technique a poursuivi le développement et la distribution de cours en ligne et en salle, tout en augmentant son soutien aux activités internationales de l'Agence. Ceci inclut la création de treize nouveaux cours dispensés pour la première fois en interne (quatre d'entre eux mis au point en interne) et la publication de trois nouveaux cours en ligne développés en interne, notamment sur les systèmes d'aéronefs télépilotés.

L'Académie Virtuelle de l'AESA a été lancée avec succès, suite à l'agrément des quatre organismes de formation, proposant huit cours sur la réglementation pour les inspecteurs des autorités aéronautiques nationales dans les domaines suivants: navigabilité initiale et maintien, équipages, exploitation, GTA/SNA et aérodromes.

Le soutien apporté aux universités et aux institutions académiques a été développé davantage avec la définition d'une procédure simplifiée (ED Décision 2015/118/ED) et la signature d'un accord spécifique avec l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC).

ACTIVITES DE FORMATION TECHNIQUE	Chiffres
Personnes formées	909
Personnel de l'AESA formé	676
Personnel externe formé (NAA UE, NAA non UE, CE, etc.)	233
Formé par des formateurs techniques qui utilisent des cours élaborés en interne	621 (68%)
Formé par des prestataires externes	288 (32%)
Nombre total des cours dispensés (sessions)	105
Cours élaborés/tenus à jour en interne	78 (74%)
Nombre total des cours de prestataires externes	27 (26%)
Total des jours de formation	172
Certificats de réussite émis après le passage réussi d'un examen électronique AESA	280

Tableau 4: Aperçu des activités de formation technique en 2015



2. Gestion

2.1 Conseil d'administration et développements majeurs

Le conseil d'administration (CA) joue un rôle essentiel dans la direction des travaux de l'Agence.

Le CA a adopté pour la première fois le document de programmation pluriannuel (2016-2020) (DPP). Le DPP est un nouveau document officiel incluant la stratégie de l'Agence, les objectifs pluriannuels, les actions annuelles (celles-ci étant la première ébauche du programme de travail 2017), les éléments relatifs au personnel auparavant inclus dans le plan pluriannuel en matière de politique du personnel et un lien évident entre les activités et les ressources. Pour ces matières, le CA est assisté par le groupe consultatif sur le programme et les ressources humaines (PAR AG). Le CA a créé le PAR AG pour remplacer et renforcer le rôle du précédent groupe consultatif sur les finances et les affaires (FABS). Le PAR AG analyse en détail les points d'agenda du CA liés aux ressources financières et humaines avant les réunions du CA, pour permettre au CA de se concentrer sur les points d'ordre stratégique et directement liés à la sécurité aérienne. Les sujets liés au risque et les questions connexes liées au contrôle sont examinés dans le cadre du programme de travail et du rapport annuel d'activité (voir partie 3 du présent document).

Le CA s'est réuni 3 fois et le PAR 4 fois en 2015. Il fut informé et impliqué dans tous les développements majeurs en 2015, principalement les travaux relatifs aux accidents de la Germanwings et du MH17, les activités liées aux zones de conflit, à la cybersécurité, aux nouveaux modèles commerciaux de l'aviation et leur relation aux systèmes de surveillance, les nouveaux développements de l'industrie des drones et la révision du règlement de base.

2.2 Gestion budgétaire et financière

RECETTES	2015	2014	Écart
Recette d'honoraires	101,615	96,993	5%
Subvention d'équilibre de la Commission	37,428	35,209	6%
Autres subsides de la Commission (Phare, IPA, ...)	9,236	3,905	137%
Autres revenus	1,570	1,320	19%
TOTAL RECETTES (a)	149,849	137,428	9%
DÉPENSE			
Titre I: personnel	74,245	74,775	-1%
Titre II: Dépenses administratives	21,949	16,278	35%
Titre III: Charges d'exploitation	108,713	90,126	21%
TOTAL DÉPENSES (b)	204,908	181,179	13%
RÉSULTAT DE L'EXERCICE ANNUEL (a-b)	(55,059)	(43,751)	26%
Annulation de crédits de paiement inutilisés reportés de l'exercice précédent	200	232	-14%
Ajustement pour le report de l'année précédente des crédits disponibles au 31.12 provenant de recettes affectées	56,884	44,996	26%
Différences de taux de change pour l'exercice (gain +/-perte -)	(29)	(17)	73%
SOLDE DÉCOULANT DU RÉSULTAT DE L'EXERCICE	1,997	1,460	37%

Tableau 5: Solde découlant du résultat de l'exercice 2014 et 2015



EXECUTION BUDGETAIRE DE L'EXERCICE 2015

(milliers d'euros)

	2015		2014	
	Payments	Commitment	Payments	Commitment
TITLE I - Staff expenses				
Budget appropriation - C1+R0+C4+C5(1)	75,570	75,570	76,450	76,450
Committed	-	74,233	-	74,772
Paid	73,872	-	74,392	-
Automatic carryovers	373	-	383	-
Total expenditure/commitment (2)	74,245	74,233	74,775	74,772
Appropriations carried over from assigned revenue (3)	-	12	-	3
Cancelled	1,325	1,325	1,675	1,675
% used on budget appropriation (2+3)/(1)	98.25%	98.25%	97.81%	97.81%
TITLE II - Administrative expenses				
Budget appropriation - C1+R0+C4+C5(1)	22,418	22,418	16,536	16,536
Committed	0	21,949	0	16,257
Paid	17,406	0	12,676	0
Automatic carryovers	4,544	0	3,603	0
Non-automatic carryovers	0	0	0	0
Total expenditure/commitment (2)	21,949	21,949	16,279	16,257
Appropriations carried over from assigned revenue (3)	0	0	0	21
Cancelled	468	468	258	258
% used on budget appropriation (2+3)/(1)	97.91%	97.91%	98.44%	98.44%
TITLE III - Operating expenses				
Budget appropriation - C1+R0+C4+C5(1)	109,186	109,186	90,907	90,907
Committed	0	43,753	0	45,102
Paid	29,887	0	30,939	0
Automatic carryovers	78,826	0	58,827	0
Non-automatic carryovers	0	0	360	360
Total expenditure/commitment (2)	108,713	43,753	90,126	45,462
Appropriations carried over from assigned revenue (3)	0	64,960	0	44,664
Cancelled	473	473	781	781
% used on budget appropriation (2+3)/(1)	99.57%	99.57%	99.14%	99.14%
TOTAL				
Budget appropriation - C1+R0+C4+C5(1)	207,174	207,174	183,893	183,893
Committed	0	139,936	0	136,131
Paid	121,165	0	118,007	0
Automatic carryovers	83,743	0	62,812	0
Non-automatic carryovers	0	0	360	360
Total expenditure/commitment (2)	204,908	139,936	181,179	136,491
Appropriations carried over from assigned revenue (3)	0	64,972	0	44,688
Cancelled	2,266	2,266	2,714	2,714
% used on budget appropriation (2+3)/(1)	98.91%	98.91%	98.52%	98.52%

Tableau 6: total des paiements/engagements pour le budget 2015/2014

Principaux aspects liés à l'exécution du budget

Les taux d'exécution final du budget annuel actuel (C1) pour 2015 fut de 98% (97% en 2014) et le taux d'exécution global du budget, y-inclus les ajustements des recettes affectées (R0) a atteint 99% (99% en 2014).

L'annulation des montants reportés de 2014 vers 2015 (C8) est restée faible à 3.2% (même résultat qu'en 2014).



Le total de la consommation des crédits d'engagement s'élève à 205M€ (181M€ en 2014), dont 140M€ (136M€ en 2014) ont été engagés et 65M€ de crédits provenant de recettes affectées ont été automatiquement reportés comme prévu par l'article 15 du règlement financier de l'AESA.

2.3 Gestion des ressources humaines (RH)

Pour les nouvelles modalités d'exécution adoptées en 2015, suite à la réforme du règlement du personnel en 2014, veuillez consulter le point 1.10.1.7.

Dans le contexte de la réorganisation de l'Agence: 33 procédures de sélection externes et 80 internes ainsi que 24 recrutements provenant de listes de réserve ont été effectués. L'Agence a par conséquent atteint le plein emploi à la fin de l'année.

Suivant la méthodologie fournie par le réseau d'agences, basée sur celle utilisée par la Commission de l'UE, l'AESA a effectué le screening et la comparaison des postes pour la deuxième année. Le tableau de l'annexe IV montre les résultats de cet exercice.

2.4 Évaluation par la direction

Taux d'exécution global du budget

Un contrôle complet du budget en cours d'exercice fait apparaître que les objectifs de la CE de 95 % d'exécution du C1 (budget de l'année en cours) et du C8 (report) ont été atteints et aucune sanction ne sera donc appliquée à la subvention UE de l'année suivante 2017. Le taux d'exécution final du budget C1 pour 2015 s'élevait à 98 % (97 % en 2014) et le taux d'exécution global du budget reste élevé, à 99 % (99 % en 2014).

Légalité et régularité

Une vérification ex ante fut effectuée pour chacune des 25.000 transactions réalisées par l'Agence (22.000 par des agents de vérifications financières et 3.000 par des ordonnateurs délégués aux paiements de missions). En outre, en accord avec le programme annuel des contrôles ex post, 18 exercices de contrôle ex post ont été réalisés en 2015, couvrant les domaines suivants: services institutionnels, paiements des prestataires de service de certification, procédures d'achats terminées (trimestriellement) et remboursement des frais de missions (mensuellement). Dans l'ensemble, les transactions vérifiées ont été, dans tous leurs aspects significatifs, légales et régulières.

Validation du système comptable

Conformément à l'article 50 du règlement financier de l'Agence, un audit du système comptable fut réalisé par une compagnie d'audit externe (Deloitte), tenant compte de l'évaluation déjà effectuée en 2010. Suivant les conclusions de l'audit et le rapport de validation transmis, le comptable de l'Agence a validé officiellement le système de comptabilité en place à l'AESA.

Procédures de marchés publics

En 2015, l'Agence a lancé 33 procédures de hautes valeurs (>60K€) dont 12 en support au projet MOVE 2016. Environ 350 contrats spécifiques (en application de contrats cadres) et 200 contrats de faibles valeurs (1 à 60K€) ont également été conclus. En conclusion de la visite de la Cour des comptes européenne en décembre 2015, aucune observation préliminaire n'a été faite sur les activités de marchés publics. De plus amples informations figurent au point 1.10.2 et à l'annexe VIII.

Enregistrement des exceptions

Conformément à la norme de gestion 17 de l'AESA, le système de gestion garantit la traçabilité et la conformité du travail effectué. Conformément aux procédures de l'Agence, chaque non-conformité est répertoriée et enregistrée dans un registre des exceptions. Chaque demande est contrôlée, des



mesures correctives et/ou préventives sont définies avant examen et approbation par le directeur concerné.

Les écarts par rapport aux règles et/ou procédures sont traités dans le registre des exceptions de l'Agence et approuvés au niveau de la direction. Ces exceptions sont revues sur base annuelle avec une analyse des causes fondamentales et des actions correctives afin d'éviter leurs répétitions. Aucune exception significative n'a été répertoriée en 2015.

L'Agence a adopté une stratégie anti-fraude en novembre 2014. L'objectif principal de cette stratégie est d'améliorer la prévention efficace et la détection de la fraude, ainsi que de développer des contre-mesures. L'accent fut mis sur l'augmentation de la sensibilisation du personnel aux risques anti-fraude, dans le but de préserver les intérêts de l'Agence et de l'Union Européenne. Aucun cas de fraude ne fut rapporté en 2015.

2.5 Tâches d'exécution budgétaire confiées à d'autres services et entités

Pas d'application

2.6 Évaluation des résultats d'audit durant l'année de référence

2.6.1 Service d'audit interne (IAS)

Le service d'audit interne a commencé l'évaluation de processus de réglementation qui s'achèvera durant le 2ème trimestre de 2016. Le cadre de cet audit inclut les principaux éléments liés aux contrôles concernant l'organisation et la gestion du processus de réglementation, et surtout les phases suivantes: identification du problème et programmation; conception et développement du règlement; consultation, révision et adoption; publication; mesures visant à évaluer et assurer le suivi des résultats et l'impact de la réglementation produite; et l'optimisation de l'utilisation des ressources disponibles. Durant le premier trimestre de 2015, le service d'audit interne a procédé à une revue des actions en cours à l'issue d'audit précédents. Les résultats de cette revue sont exposés dans la section 2.7 ci-dessous.

2.6.2 Capacité d'audit interne (CAI)

Le service d'audit interne a effectué huit missions d'assurance au sein de l'agence en 2015, incluant la planification et le suivi des activités de normalisation, BASA et accords de collaboration, contrôles ex post, comptes du Comité Social, support de certification pour la validation, outils IT de gestion de projet, exploitants des pays tiers et stratégie de l'Agence.

L'objectif de chacun de ces audits était d'évaluer s'il existait une assurance raisonnable que les réglementations ou les normes applicables sont respectées, que les objectifs des processus sont atteints, et que les principaux risques sont bien réduits grâce à un système robuste de contrôle interne. Lors de chacun des examens, ce degré d'assurance a été fourni et des recommandations ont été formulées afin d'améliorer soit l'environnement de contrôle soit l'efficacité générale des processus.

2.6.3 Cour des comptes européenne

L'avis préliminaire reçu de la Cour des comptes en 2016 portait sur les comptes annuels de 2015. Concernant la fiabilité, elle observe que «la Cour estime que les comptes annuels de l'Agence présentent fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs, la situation financière de celle-ci au 31 décembre 2015, ainsi que les résultats de ses opérations et les flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux dispositions de son règlement financier et aux règles comptables adoptées par le comptable de la Commission.» Concernant la légalité et la régularité des transactions,



elle note que «la Cour estime que les opérations sous-jacentes aux comptes annuels relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2015 sont légales et régulières dans tous leurs aspects significatifs». Aucune observation majeure n'a été formulée.

2.7 Suivi des plans d'audit, des audits et des recommandations

Comme indiqué au point 2.6.3 ci-dessus, l'avis préliminaire de la CCE estimait que les comptes annuels de 2015 étaient fiables et que les opérations sous-jacentes étaient régulières et légales et elle n'a émis aucune réserve. Il fut également constaté que les observations des années précédentes avaient été implémentées, à l'exception du commentaire de la CCE sur l'absence d'un accord de siège exhaustif entre l'Agence et les États membres.

Durant la revue de suivi de l'audit interne au premier trimestre 2015, le service a conclu que 10 des 11 actions ouvertes lors des audits précédents étaient implémentées, et que la clôture de la dernière action (indicateur de performance clé dans le programme de travail et le rapport d'activité annuel) était prévue avec la publication du planning pluri-annuel 2017-2020 en décembre 2015.

Cette dernière action fut jugée implémentée par le service d'audit interne en février 2016.

Toutes les recommandations des audits sont enregistrées et centralisées. Le contrôle continu et les comptes rendus relatifs à ces recommandations sont effectués. Une révision du processus de suivi fut réalisée afin d'augmenter le taux de clôture dans les délais qui incluent la révision entre audités et auditeurs et les audits de suivi.

Les principales recommandations émanant des travaux d'audit du service en 2015 ont trait à la normalisation (exécution et performance du processus et des activités), au support de certification pour la validation (mise à jour des procédures et cycle de facturation), aux activités des exploitants des pays tiers (mise à jour des procédures et processus de planification) et aux activités IT (planification des capacités, gestion et gouvernance des projets).

Les actions sont sur le point d'être complétées et seront implémentées dans le courant de l'année 2016.

2.8 Suivi des observations de l'autorité de décharge

Pour l'exercice 2014, le Parlement européen (PE) a accordé décharge à l'AESA et approuvé la clôture de ses comptes annuels. Concernant les observations faites par le PE en 2013, en rapport à certains aspects financiers de l'AESA et la gestion administrative, le PE salue:

- Politique d'externalisation: L'AESA a pris les actions correctives afin de formaliser et de documenter les critères utilisés pour l'allocation des services de certification de l'AESA.
- Reports: Les efforts entrepris pour améliorer les niveaux de reports ont déjà porté leurs fruits.
- Gestion de conflits d'intérêts potentiels: L'AESA a déjà établi et mis en œuvre dans son «code de conduite du personnel de l'AESA» une politique complète sur la «prévention et l'atténuation des conflits d'intérêts» et les «cadeaux et invitations privées». Cette politique prévoit entre autres la création d'un comité d'éthique afin d'évaluer la déclaration d'intérêt complétée et de traiter de tout sujet relatif au «code de conduite du personnel de l'AESA», et la création d'une formation obligatoire relative au code de conduite pour tous les membres du personnel. De plus, des codes de conduite qui prévoient une politique de



«prévention et d'atténuation des conflits d'intérêts» ont aussi été adoptés pour les membres de la chambre de recours de l'AESA et les membres du conseil d'administration.

Tel que requis par le PE, les CV et les déclarations d'intérêt de tous les directeurs et chefs de département de l'AESA sont déjà publiés sur le site web de l'Agence. Les CV et les déclarations d'intérêt des membres de la chambre de recours de l'AESA et des membres du conseil d'administration ont aussi été publiés sur le site web de l'Agence.

En outre, L'AESA a réévalué son système et son environnement de contrôle dans ce domaine en 2015, en tenant compte des observations de Parlement européen.

Aucun cas de porte tambour n'a été identifié par l'AESA en 2015.

3. Évaluation de l'efficacité des systèmes de contrôle interne

Les normes de contrôle interne de l'Agence comprennent à la fois les 16 normes de contrôle interne de la Commission européenne et la dernière version des normes de qualité internationales (ISO:9001:2008), soit 24 normes de gestion de l'AESA. Ces normes ont pour la première fois été adoptées par le conseil d'administration en 2008. À la suite de leur mise à jour, les normes de gestion ont de nouveau été adoptées par le conseil d'administration en mars 2013.

3.1 Gestion des risques

Chaque année, l'Agence procède à un exercice d'évaluation des risques conformément à la méthode mise au point pour les organismes de l'Union. Pendant cette évaluation, la gravité des risques est établie en fonction de leur probabilité et de leur impact potentiel. Des mesures d'atténuation sont mises au point et adoptées dans le but exprès de les mettre en œuvre avant ou pendant l'année N. Le résultat de l'exercice d'évaluation des risques sert de contribution à l'exercice de planification relatif au programme de travail; au cours de l'évaluation annuelle des risques qui s'ensuit, le statut des mesures et des risques critiques est évalué. Les risques importants suivants ont été identifiés comme propres à 2015:

Gestion des crises: Méthode de gestion de crise de l'aviation faisant défaut ou inadaptée

Mesure prise: Un exercice de gestion de crise fut réalisé en 2015, basé le plan d'intervention en cas de crise qui fut revu et mis à jour durant la préparation et le suivi du même exercice en juin 2014.

Réponse aux problèmes de sécurité Incapacité à identifier ou incapacité à répondre aux problèmes de sécurité dans un délai convenable.

Mesure prise: En 2015, l'Agence a établi un processus de gestion des risques liés à la sécurité (SRM) permettant à l'organisation de gérer la sécurité de façon structurée et systématique et qui établit les priorités par rapport aux risques. Le SRM englobe l'identification et l'évaluation des problèmes de sécurité, ainsi que l'évaluation et le suivi des mesures d'atténuation adéquates. Le processus SRM est matérialisé dans les portefeuilles de risques pour la sécurité (SRPs), spécifiques à chaque secteurs et types d'opération.

Niveau de sécurité normalisé en Europe et États membres associés Incapacité à établir, et ensuite maintenir, le même niveau de sécurité à travers l'Europe et les États membres associés au travers de la surveillance des États membres.

Mesure prise: une stratégie de communication externe a été élaborée et approuvée par la direction de l'Agence.



Mesure prise: tous les éléments du règlement (UE) n° 628/2013 qui a remplacé le règlement 736 ont été mis en œuvre en couvrant également les SNA.

Gestion de l'expertise externe (externalisation): Incapacité des experts externes (externalisation) à fournir des services appropriés à l'Agence (en temps, en coûts et en qualité).

Mesure prise: le but de la stratégie d'externalisation approuvée en 2014 était de fournir une visibilité à moyen-terme de la charge de travail à sous-traiter à des prestataires de service de certification (CSP), et d'assurer la disponibilité des ressources dans l'organisation AESA. En 2015, les résultats de la stratégie ont été encourageants, avec plus de la moitié des objectifs d'accords de partenariat individuels entièrement atteints et un taux d'exécution global de 90%.

Recrutement et maintien de personnel compétent en suffisance: Incapacité à recruter assez de personnel (technique et administratif) possédant les compétences, l'expérience et les qualités requises (y compris d'encadrement).

Mesure prise: Asseoir la réputation de l'Agence en tant qu'employeur de choix.

- Le cadre des services de conseil de la Commission européenne a été utilisé comme base pour définir la proposition de valeur employeur (avant d'établir la stratégie d'image de marque de l'employeur). Un atelier spécialisé a été organisé en septembre et un document d'orientation qui définit la proposition de valeur employeur a été élaboré afin de proposer une stratégie de mise en œuvre en étroite coopération avec le département de la communication, afin de garantir la cohérence avec la tâche de l'Agence relative à l'image de marque de l'employeur.
- Pour permettre aujourd'hui et dans le futur un recrutement suffisant de personnels possédant les compétences techniques nécessaires, et compte tenu de la rareté des ressources dans le secteur aéronautique, l'Agence a été présentée comme un employeur de choix lors d'événements extérieurs tels que les journées d'orientation de carrière du Paris Air Show, la foire commerciale et l'événement «Nacht der Technik».
- L'Agence a lancé deux appels pour des stages rémunérés commençant au printemps et en automne. 11 stagiaires ont été choisis pour effectuer un stage de six mois dans une fonction correspondant à leur formation universitaire.

Centres d'évaluation (inclus le Rapport général annuel de 2013):

- Suites à son expérience positive, l'Agence a introduit comme pratique courante l'utilisation de centres d'évaluation en tant qu'aide à la procédure de sélection de managers. Le but est d'améliorer encore la qualité du processus de recrutement et d'assurer la sélection de candidats adéquats pour les fonctions managériales. En 2015, 1 recrutement externe et 9 recrutements internes pour des postes de manager ont inclus des centres d'évaluation.

Modèle de compétence et groupes de postes

- Un système de classification des postes (structure de groupes de postes) fut introduit afin de fournir une référence commune pour les politiques des RH et créer davantage de transparence sur les chemins de carrière et de développement au sein de l'Agence. Les compétences essentielles à la mission seront attribuées aux fonctions et aux niveaux d'ancienneté.



Avec l'introduction du nouveau règlement du personnel en 2014, une nouvelle règle d'implémentation de l'évaluation des performances fut adoptée et appliquée en 2015. Le processus d'évaluation a été réorganisé afin de permettre la participation active du personnel dans la fixation d'objectifs et le plan de développement. Pour la première fois, l'évaluation des performances est axé sur le modèle des compétences spécifiques à l'AESA qui offre une base solide de comparaison pour la performance et les mérites. Un meilleur outil a été mis en place avec des fonctionnalités intégrées flexibles et des tableaux de bord intelligents facilitant les décisions de gestion concernant la performance et le développement du personnel.

Continuité de l'exploitation: Incapacité à fournir la capacité en réponse aux incidents et aux perturbations des activités tout en assurant la continuité de l'exploitation à un niveau acceptable prédéfini, en protégeant simultanément le bien-être et la sécurité.

Mesure prise: Le projet visant à évaluer et réorganiser la continuité de l'exploitation de l'Agence a été lancé en 2015. Le plan de continuité sera fourni d'ici la fin de l'année 2016.

En 2015, aucun risque important ne s'est matérialisé.

3.2 Respect et efficacité des normes de contrôle interne

L'Agence a procédé à une évaluation annuelle des normes de gestion de l'AESA pour l'année 2015, qui intègrent les normes ICS et ISO. La conclusion de cette évaluation fut que le système de gestion de l'Agence se conforme aux normes de gestion, grâce à un solide système de surveillance établi tant au niveau de la gestion qu'au niveau des processus. Un potentiel d'amélioration a été identifié dans le domaine de la continuité des opérations, pour laquelle un plan d'action a été publié, avec une date limite de mise en œuvre totale en 2017. Des possibilités d'amélioration ont également été soulignées à propos de la gestion de documents et de l'information. Un plan d'action a été établi à ce sujet, pour définir le cadre de la politique ainsi que les grandes étapes de sa mise en œuvre. Le recrutement de l'agent de continuité des opérations fut terminé au premier semestre 2016.

En accord avec les normes ISO, le système et son évaluation va au-delà de la mise en œuvre et vise un suivi complet. Le suivi complet inclut le contrôle des activités et des actions correctives/d'améliorations, dans un but d'amélioration continue.

Le système de gestion intégré de l'Agence fut recertifié aux normes ISO et IFACI en 2013. L'efficacité de son système de gestion fait l'objet d'une révision annuelle par les directeurs lors de la réunion d'examen. A cette occasion, les résultats du système de gestion intégré sont présentés aux directeurs et les actions d'améliorations sont soumises pour décision. En 2015, toutes ces activités ont conclu que le système de contrôle interne était totalement conforme aux normes de gestion de l'AESA.

4. Assurance du directeur

4.1 Examen des éléments corroborant l'assurance

L'Agence a mis en place et maintient un système de gestion certifié ISO qui garantit que les ressources et les processus sont gérés et contrôlés. Tous les processus sont décrits et gérés en fonction des objectifs, des risques et des indicateurs de performance identifiés. Ceci inclut les risques liés à la fraude. Les évaluations continues et les améliorations relatives à la conformité aux règlements applicables et à la performance sont assurées. Le caractère complet et l'efficacité du système de gestion intégrée sont évalués une fois par an dans le cadre de l'auto-évaluation. Le résultat de cette évaluation est communiqué aux directeurs lors de l'examen de la direction, au cours duquel l'efficacité continue du système est évaluée. Des comptes rendus réguliers au niveau de la direction sont en place concernant l'utilisation des ressources, en particulier dans les domaines des ressources humaines et



des activités financières, et dans le cadre du cycle de planification et de compte rendu de l'Agence. Des contrôles ont été mis en œuvre par l'intermédiaire d'une solide structure d'audit interne certifiée IFACI, de contrôles ex-post et ex-ante, d'exceptions, d'une délégation de pouvoir, d'un comité d'éthique et d'audits réguliers de la CCE et de l'IAS. Des mesures correctives connexes sont ensuite suivies dans le cadre du système de gestion.

En résumé, les informations transmises dans les parties II et III proviennent des sources suivantes:

- assurance donnée par la direction de l'Agence;
- résultats de l'auto-évaluation du contrôle interne des normes de gestion de l'AESA;
- résultats d'audit du service d'audit interne de l'AESA;
- résultats des audits des services de la Commission et de la Cour des comptes et mise en œuvre des mesures visant à remédier aux faiblesses décelées;
- comptes rendus sur les exceptions et les mesures préventives/correctives implémentées;
- mesures d'atténuation mises en œuvre à la suite de l'exercice annuel d'évaluation des risques;
- contrôles ex-ante et ex-post,
- la lettre de l'examen annuel de la direction signée par le comptable de l'Agence et le directeur exécutif;
- le rapport du comité d'éthique.

4.2 Réserves

Sur la base des informations et des critères d'importance relative susvisés, aucune réserve n'est nécessaire.

4.3 Conclusions générales concernant l'assurance

En conclusion, la direction a l'assurance raisonnable que, globalement, des contrôles adéquats sont en place et fonctionnent comme prévu; les risques sont surveillés de façon appropriée et sont atténués; les améliorations requises et les renforcements sont implémentés. Le directeur exécutif, en sa qualité d'ordonnateur, a signé la déclaration d'assurance sans réserve.

5. Déclaration d'assurance de l'ordonnateur

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

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

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

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



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

Patrick Ky

Directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité aérienne



Annexe I: Statistiques des activités de base

1. Indicateurs de performance clés (KPI)

Introduction:

Le tableau suivant contient les résultats en matière de performances de l'Agence pour 2015, mesurés au moyen des indicateurs de performance décrits dans le programme de travail de 2015. Le système de classement Rouge-Ambré-Vert (RAV) utilisé suit la structure suivante:

Résultat des KPI de faible niveau:	Résultat des KPI de haut niveau:
Tout vert	Vert
Vert et 1 ambré	Vert
Vert et 2 ambré	Ambré
Vert et 1 rouge	Ambré
Tout ambré	Ambré
2 ambrés et 1 rouge	Ambré
2 rouges et 1 ambré	Rouge
Tout rouge	Rouge



DOMAINE ESSENTIEL ZONE	DOMAINES D'ACTIVITÉ DE L'AESA			
	Certification et agréments	Réglementation	Normalisation	Aide
Processus/ efficacité	1. Efficience des activités de certification et d'agrément, incluant un niveau acceptable de surveillance du maintien de la navigabilité 	2. Transparence et efficacité du processus de réglementation 	3. Respect des normes de sécurité grâce à un processus de normalisation efficient et efficace 	4. Efficience des tâches de planification et de soutien afin de faciliter la réalisation des activités de base 
Parties concernées / Clients	5. Satisfaction de l'industrie concernant le processus de certification et d'agrément 	6. Satisfaction des parties concernées concernant le processus de réglementation 	7. Satisfaction des parties concernées concernant les activités de normalisation 	8. Respect des délais dans l'exécution des tâches administratives essentielles 
Ressources	9. Respect de la politique budgétaire et d'internalisation 	10. Respect du budget et affectation des ressources 	11. Respect du budget et utilisation des ressources 	12. Respect général du budget et capacité de limiter les frais de soutien 
Employés, formation et croissance	13. Efficience de la gestion des ressources humaines et du développement du personnel			

Remarques: Introduits en 2014, ces indicateurs de performance clés ont été développés par un groupe de travail du comité consultatif FABS (maintenant PAR). La mesure de ces indicateurs sera effectuée par une série d'indicateurs de « niveau inférieur » actuellement évalués par l'Agence (figurant dans le tableau ci-dessous). La fréquence des mesures varie selon le type d'indicateur mais ils sont généralement évalués et notifiés sur base semestrielle ou annuelle. Ces indicateurs sont revus par le comité consultatif PAR, qui rapporte les progrès réalisés au Conseil d'administration. Le comité consultatif PAR passe en revue les KPIs et les indicateurs de « niveau inférieur » avec l'Agence au moins une fois par an, afin qu'ils restent pertinents et aussi afin de présenter le développement de nouveaux indicateurs.



DOMAINE ESSENTIEL ZONE	DOMAINES D'ACTIVITE DE L'AESA																																																																																																																					
	Certification et agréments	Réglementation	Normalisation	Aide																																																																																																																		
Processus/ Efficacité <i>But: garantir un niveau acceptable de surveillance du maintien de la navigabilité</i> 1.1 Indicateur: Nombre d'heures de travail technique par an effectuées en pourcentage des heures prévues (CAWR). <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>71%</td> <td>82%</td> <td>71%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Remarque: Les heures effectives de 2014 rapportées par les autorités aéronautiques nationales ont été mises à jours, prenant en compte les informations reçues après la publication du rapport d'activité annuel 2014.</p> <p><i>But: Garantir que le processus de certification et d'agrément respecte les délais prévus</i></p> 1.2 Indicateur: % de retours d'information positifs reçus via les questionnaires de retour d'information des parties concernées au terme des différentes tâches de certification. <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2013</th> <th>Objectif 2014</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>Sans objet</td> <td>70%</td> <td>67%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de réponse</td> <td></td> <td></td> <td>41%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Remarque: L'étude concernant 2015 n'a pas encore été complétée, les résultats affichés pour 2015 concernent 2014. Ces résultats ont été d'abord été publié pour 2015.</p>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	71%	82%	71%			Résultat 2013	Objectif 2014	Résultat 2015	Notation RAV	2015	Sans objet	70%	67%		Taux de réponse			41%		<i>But: Mettre en œuvre le programme de travail de réglementation</i> 2.1 Indicateur: % de mise en œuvre du programme de travail de réglementation (en considérant uniquement la tâche R engagée pour le courant de l'année N du programme de travail de réglementation adopté) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>86%</td> <td>95%</td> <td>89%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>But: Faire en sorte que l'AESA remplisse ses obligations au titre du règlement de base consistant à aider les États membres à s'acquitter de leurs obligations au titre de la convention de Chicago</i></p> 2.2 Indicateur: % de recommandations concernant les lettres d'État fournies à temps <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>100%</td> <td>90%</td> <td>93%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>But: Efficience du processus de réglementation et évolution des parties concernées</i></p> 2.3 Indicateur: % de retours d'information positifs des parties concernées sur le processus de réglementation et ses résultats. <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2013</th> <th>Objectif 2014</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Sans objet</td> <td>65%</td> <td>63%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Remarque: Effectué uniquement tous les deux ans, dernière performance 2014</p>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	86%	95%	89%			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	100%	90%	93%			Résultat 2013	Objectif 2014	Résultat 2015	Notation RAV		Sans objet	65%	63%		<i>But: Efficience et efficacité du programme d'inspection de normalisation</i> 3.1 Indicateur: % des visites effectuées conformément au programme d'inspection de normalisation approuvé <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>94%</td> <td>95%</td> <td>108%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>3.2 Indicateur: % de rapports d'inspection finaux remis aux États membres dans les 10 semaines (12 semaines jusqu'à fin 2013) à compter de la fin de l'inspection <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>76%</td> <td>95%</td> <td>79%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>But: Mesurer l'avancement de l'introduction d'éléments de risque dans la planification de la normalisation</i></p> 3.3 Indicateur: Avancement de la mise en œuvre d'une approche de contrôle continu (CMA) basée sur les risques <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>100%</td> <td>95%</td> <td>100%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </p>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	94%	95%	108%			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	76%	95%	79%			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	100%	95%	100%		<i>But: Améliorer l'efficience et l'efficacité des processus de soutien</i> 4.1 Indicateur: % d'heures de travail consacrées aux tâches de soutien dans toute l'Agence par rapport aux heures totales (heures réelles par rapport aux heures prévues) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>20%</td> <td>24%</td> <td>22%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>But: Améliorer l'efficacité du processus de recouvrement des créances</i></p> 4.2 Indicateur: Nombre moyen de jours avant l'encaissement des ordres de recouvrement <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>41 jours</td> <td>75 jours</td> <td>33 jours</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>But: Améliorer la réponse de l'Agence aux recommandations de sécurité officielles</i></p> 4.3 Indicateur: % de nouvelles recommandations de sécurité ayant reçu une réponse (c.-à-d. Actions prises et planifiées) en 90 jours au maximum <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>66,7%</td> <td>97,5%</td> <td>95,2%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	20%	24%	22%			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	41 jours	75 jours	33 jours			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	66,7%	97,5%	95,2%	
		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																	
	2015	71%	82%	71%																																																																																																																		
		Résultat 2013	Objectif 2014	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																	
2015	Sans objet	70%	67%																																																																																																																			
Taux de réponse			41%																																																																																																																			
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																		
2015	86%	95%	89%																																																																																																																			
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																		
2015	100%	90%	93%																																																																																																																			
	Résultat 2013	Objectif 2014	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																		
	Sans objet	65%	63%																																																																																																																			
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																		
2015	94%	95%	108%																																																																																																																			
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																		
2015	76%	95%	79%																																																																																																																			
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																		
2015	100%	95%	100%																																																																																																																			
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																		
2015	20%	24%	22%																																																																																																																			
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																		
2015	41 jours	75 jours	33 jours																																																																																																																			
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																																																																		
2015	66,7%	97,5%	95,2%																																																																																																																			



DOMAINE ESSENTIEL ZONE	DOMAINES D'ACTIVITE DE L'AESA																																																																														
	Certification et agréments	Réglementation	Normalisation	Aide																																																																											
Parties concernées / Clients	<p><i>But: Satisfaction des parties concernées (de l'industrie)</i></p> <p>5.1 Indicateur: % de retours d'information positifs reçus via les questionnaires de retour d'information des parties concernées au terme des différentes tâches de certification</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>76%</td> <td>74%</td> <td>75%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de réponse</td> <td></td> <td></td> <td>41%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Remarque: L'étude concernant 2015 n'a pas encore été complétée, les résultats affichés pour 2015 concernent 2014. Ces résultats ont été d'abord été publié pour 2015.</p>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	76%	74%	75%		Taux de réponse			41%		<p><i>But: Satisfaction des parties concernées</i></p> <p>6.1 Indicateur: % de retours d'information positifs sur le processus et le résultat de la consultation des parties concernées</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2013</th> <th>Objectif 2014</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Sans objet</td> <td>65%</td> <td>63%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Remarque: Effectué uniquement tous les deux ans, dernière performance 2014</p>		Résultat 2013	Objectif 2014	Résultat 2015	Notation RAV		Sans objet	65%	63%		<p><i>But: Satisfaction des parties concernées</i></p> <p>7.1 Indicateur: Retour d'information des parties concernées par la normalisation pour la phase préparatoire et la phase de visite</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Préparatoire</td> <td>88%</td> <td>90%</td> <td>87%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Visite</td> <td>87%</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de réponse</td> <td>46%</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Remarque: A partir de 2015: satisfaction générale du processus de normalisation: préparation, visite, inspection, suivi sont couverts par une seule question.</p> <p>7.2 Indicateur: Satisfaction moyenne pour l'inspection de la normalisation et le suivi et la clôture</p> <p>Remarque: suivi / clôture ne sont pas évalués. Le nouveau règlement 628/2013 introduit un traitement « individuel » pour chaque constatation, donc le lien avec l'inspection est très vague. Il est difficile d'obtenir des résultats d'évaluation constants.</p>	2015	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	Préparatoire	88%	90%	87%		Visite	87%				Taux de réponse	46%				<p><i>But: Respect des délais dans l'exécution des tâches administratives essentielles</i></p> <p>8.1a Indicateur: % des activités relatives aux demandes de certification de navigabilité initiale traitées jusqu'à attribution des tâches dans les 5 jours ouvrables suivant la réception de la demande</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>82%</td> <td>80%</td> <td>79%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>8.1b Indicateur: % des certificats délivrés dans les 2 jours ouvrables suivant la réception du visa technique</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>95%</td> <td>90%</td> <td>94%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>8.2 Indicateur: % de factures initiales préparées dans les 2 jours ouvrables suivant la fin du projet.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>84%</td> <td>80%</td> <td>95%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	82%	80%	79%			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	95%	90%	94%			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	84%	80%	95%	
		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																										
2015	76%	74%	75%																																																																												
Taux de réponse			41%																																																																												
	Résultat 2013	Objectif 2014	Résultat 2015	Notation RAV																																																																											
	Sans objet	65%	63%																																																																												
2015	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																											
Préparatoire	88%	90%	87%																																																																												
Visite	87%																																																																														
Taux de réponse	46%																																																																														
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																											
2015	82%	80%	79%																																																																												
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																											
2015	95%	90%	94%																																																																												
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																											
2015	84%	80%	95%																																																																												
Ressources	<p><i>But: Respect du budget</i></p> <p>9.1 Indicateur: Budget réel par rapport au budget prévu</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>90%</td> <td>95%</td> <td>99%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	90%	95%	99%		<p><i>But: Respect du budget</i></p> <p>10.1 Indicateur: Budget réel par rapport au budget prévu</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>87%</td> <td>95%</td> <td>98%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	87%	95%	98%		<p><i>But: Respect du budget</i></p> <p>11.1 Indicateur: Budget réel par rapport au budget prévu</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>93%</td> <td>95%</td> <td>94%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	93%	95%	94%		<p><i>But: Maintenir un taux élevé d'exécution du budget</i></p> <p>12.1 Indicateur: % d'engagements respectés par rapport aux prévisions compte tenu du budget annuel global</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>97%</td> <td>95%</td> <td>98%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	97%	95%	98%																																				
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																											
2015	90%	95%	99%																																																																												
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																											
2015	87%	95%	98%																																																																												
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																											
2015	93%	95%	94%																																																																												
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																																																																											
2015	97%	95%	98%																																																																												

DOMAINE ESSENTIEL ZONE	DOMAINES D'ACTIVITÉ DE L'AESA																																	
	Certification et agréments	Réglementation	Normalisation	Aide																														
Ressources	<p><i>But: Internaliser les tâches de certification conformément à la politique d'internalisation</i></p> <p>9.2 Indicateur: Heures internes travaillées en pourcentage des heures totales (réelles contre prévues)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>87%</td> <td>77%</td> <td>87%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Remarque: Les heures effectives de 2014 rapportées par les autorités aéronautiques nationales ont été mises à jours, prenant en compte les informations reçues après la publication du rapport d'activité annuel 2014.</p>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	87%	77%	87%		<p><i>But: Séparation du temps consacré aux processus de production des règles et de soutien</i></p> <p>10.2 Indicateur: Nombre ETPs consacrés à la production de règles et ETPs consacrés au soutien à la mise en œuvre des règles</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>33 ETP</td> <td>45 ETP</td> <td>53 ETP</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	33 ETP	45 ETP	53 ETP			<p><i>But: Surveiller les coûts du soutien par rapport aux coûts totaux</i></p> <p>12.2 Indicateur: % des coûts de soutien par rapport aux coûts totaux (coûts réels par rapport aux coûts prévus)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>19%</td> <td>19%</td> <td>21%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	19%	19%	21%	
		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																													
2015	87%	77%	87%																															
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																														
2015	33 ETP	45 ETP	53 ETP																															
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																														
2015	19%	19%	21%																															
Employés, formation et croissance	<p><i>But: Améliorer les performances du personnel technique</i></p> <p>13. Indicateur: nombre d'heures techniques (travail sur projet) en pourcentage des heures totales</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>62%</td> <td>65%</td> <td>64%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	62%	65%	64%																					
		Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																													
	2015	62%	65%	64%																														
<p><i>But: Organisation de l'apprentissage</i></p> <p>13.1a Indicateur: % de retours d'information positifs du personnel concernant la formation</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>93% (Gen T.) 90% (Tech T.)</td> <td>≥ 75%</td> <td>92%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	93% (Gen T.) 90% (Tech T.)	≥ 75%	92%		<p>13.1b Indicateur: Nombre de jours de formation par membre du personnel</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>2,4</td> <td>5</td> <td>4,3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	2,4	5	4,3												
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																														
2015	93% (Gen T.) 90% (Tech T.)	≥ 75%	92%																															
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																														
2015	2,4	5	4,3																															
<p>13.2 Indicateur: % de postes vacants en fin d'année par rapport aux postes requis pour l'année donnée</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>5%</td> <td><2%</td> <td>0%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	5%	<2%	0%		<p>13.3 Indicateur: Nombre moyen de jours de maladie par équivalent temps plein</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Résultat 2014</th> <th>Objectif 2015</th> <th>Résultat 2015</th> <th>Notation RAV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>6 jours</td> <td>9 jours</td> <td>7,5 jours</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV	2015	6 jours	9 jours	7,5 jours												
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																														
2015	5%	<2%	0%																															
	Résultat 2014	Objectif 2015	Résultat 2015	Notation RAV																														
2015	6 jours	9 jours	7,5 jours																															



2. Décisions, avis et avis de proposition de modification (NPA) en 2015

1. Décisions

Décision	Numéro de tâche	Objet
Décision du directeur exécutif 2015/001/R	RMT.0591	Mise à jour de la spécification de certification ADR-DSN.D.260 Distance minimale de séparation des voies de circulation
Décision du directeur exécutif 2015/002/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Procédures relatives au poste de pilotage stérile - document d'orientation à l'Annexe I (Définitions) - Révision 2
Décision du directeur exécutif 2015/003/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Procédures relatives au poste de pilotage stérile - Part-NCC AMC/GM - Révision 2
Décision du directeur exécutif 2015/004/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Procédures relatives au poste de pilotage stérile - Part-NCC AMC/GM Édition 2 - Révision 2
Décision du directeur exécutif 2015/005/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Procédures relatives au poste de pilotage stérile - Transfert des JAA cabin safety tasks In-flight securtiy – Part-ORO AMC/GM Édition 2 - Révision 2
Décision du directeur exécutif 2015/006/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Procédures relatives au poste de pilotage stérile - Part-Specialised Operations GM - Révision 2
Décision du directeur exécutif 2015/007/R	RMT.0417/(OPS.009(B))	Procédures relatives au poste de pilotage stérile - Part-Commercial Air Transport – AMC/GM Édition 2 - Révision 2
Décision du directeur exécutif 2015/008/R	RMT.0058	CS-25 – Révision 16
Décision du directeur exécutif 2015/009/R	RMT.0176/(E.004)	Analyse des vibrations moteur
Décision du directeur exécutif 2015/009/R	RMT.0179/(E.009)	Protection contre le givrage des moteurs à turbine
Décision du directeur exécutif 2015/010/R	RMT.0153/(ATM.003(A)) et RMT.0154 (ATM.003(B))	Exigences en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne
Décision du directeur exécutif 2015/011/R	RMT.0421/(FCL.014)	AMC/GM pour organismes de formation agréés (ATO) non complexes
Décision du directeur exécutif 2015/012/R	RMT.0581 et RMT.0582	Formation à la récupération de l'approche du décrochage et la récupération du décrochage (UPRT)
Décision du directeur exécutif 2015/013/R	RMT.0110/(21.039(K))	Spécifications supplémentaires de navigabilité pour les opérations - CS-26
Décision du directeur exécutif 2015/014/R	RMT.0624	Exigences techniques et opérationnelles pour les opérations de tour éloignée
Décision du directeur exécutif 2015/015/R	RMT.0624	Exigences techniques et opérationnelles pour les opérations de tour éloignée
Décision du directeur exécutif 2015/016/R	RMT.0245/(MDM.048)	Spécifications de certification pour les modifications types et les réparations types (CS-STAN) - phase 1
Décision du directeur exécutif 2015/017/R - AMC-20 Rev. 13	RMT.0223/(MDM.024)	CS - 25 - HIRF et éclairage
Décision du directeur exécutif 2015/018/R - CS-23 Rev. 4	RMT.0223/(MDM.024)	CS - 25 - HIRF et éclairage
Décision du directeur exécutif 2015/019/R - CS-25 Rev. 17	RMT.0223/(MDM.024)	CS - 25 - HIRF et éclairage
Décision du directeur exécutif 2015/019/R - CS-25 Rev. 17	RMT.0500	Mise à jour régulière de la CS-25
Décision du directeur exécutif 2015/020/R	RMT.0541	Qualifications sur un type d'aéronef pour Part-66 licence de maintenance d'aéronefs
Décision du directeur exécutif 2015/021/R	RMT.0400/(OPS.090(A)) et RMT.0401 (OPS.090(B))	Modification des exigences applicables aux enregistreurs de vol et aux dispositifs de détection sous-marine



Décision du directeur exécutif 2015/022/R	RMT.0411/(OPS.094)	Formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM)
Décision du directeur exécutif 2015/023/R	RMT.0411/(OPS.094)	Formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM)
Décision du directeur exécutif 2015/024/R	RMT.0463	Groupe de travail pour la révision du Part-M pour l'aviation générale
Décision du directeur exécutif 2015/026/R	RMT.0219/(MDM.003)	Essais en vol
Décision du directeur exécutif 2015/027/R	RMT.0696	Alignement de la mise en œuvre de la formation fondée sur des faits au règles européennes (EBT tâche initiale)
Décision du directeur exécutif 2015/028/R	RMT.0692	Mise à jour des moyens acceptables de mise en conformité et des documents d'orientation sur l'indicateur (clé) de performance de sécurité « utilisation de l'outil d'analyse du risque » pour le programme de performance de la gestion du trafic aérien.
Décision du directeur exécutif 2015/029/R	RMT.0699	AMC et documents d'orientation aux annexes du règlement (EU) No 1321/2014 — Édition 2'
Décision du directeur exécutif 2015/030/R	RMT.0400/(OPS.090(A)) et RMT.0401 (OPS.090(B))	Modification des exigences applicables aux enregistreurs de vol et aux dispositifs de détection sous-marine

2. Avis

Avis	Numéro de tâche	Objet
Avis 01/2015	RMT.0613	Initiative relative à une politique de sécurité aérienne de la Commission Européenne et une éventuelle révision du règlement (CE) No 216/2008
Avis 02/2015	RMT.0593	Exigences techniques et procédures opérationnelles relatives à la fourniture de données pour les usagers de l'espace aérien
Avis 03/2015	RMT.0256/et RMT.0257 (MDM.062(A) et (B))	Révision des critères d'agrément opérationnel pour la navigation fondée sur les performances
Avis 04/2015	RMT.0409/(OPS.093(A))	Exploitations d'hélicoptères extracôtiers
Avis 05/2015	RMT.0135/(66.027)	B2L et L Part-66 licences de maintenance d'aéronefs
Avis 06/2015	RMT.0232/et RMT.0233 (MDM.031(A)et(B))	Opérations de transport aérien commercial de nuit ou en IMC avec un appareil à turbine unique
Avis 07/2015	RMT.0697	Examen de base Part-66 effectués par des organismes chargés de la formation à la maintenance Part-147
Avis technique	RMT.0230	Introduction d'un cadre réglementaire pour l'exploitation des aéronefs sans pilote

3. Avis de proposition de modification (NPA)

NPA	Numéro de tâche	Objet
NPA 2015-01	RMT.0639/	Implémentation de la navigation fondée sur les performances dans le réseau de gestion du trafic aérien européen
NPA 2015-02	RMT.0206/(ETSO.011)	Examen et transposition systématiques des normes TSO FAA existantes pour les pièces et équipements aux normes techniques européennes de l'AESA
NPA 2015-03	RMT.0262/(MDM.060)	Consécration des exigences du niveau d'engagement (LOI) dans le Part-21
NPA 2015-04	RMT.0624/	Exigences techniques et opérationnelles pour les opérations de tour éloignée



NPA 2015-05	RMT.0352/(OPS.075(a)) et RMT.0353(OPS.075(b))	Exploitation non-commerciale d'aéronefs figurant dans les spécifications d'exploitation (OpSpecs) d'un détenteur d'AOC
A-NPA 2015-06	RMT.0498/	Réorganisation du Part-23 et CS-23
NPA 2015-07	RMT.0572/	Utilisation d'analyses comparatives pour attester la conformité aux spécifications de givrage de GGS
NPA 2015-08	RMT.0547/	Light Part-M
NPA 2015-09	RMT.0589/	Services de secours et de lutte contre l'incendie aux aérodromes
A-NPA 2015-10	RMT.0230/	Introduction d'un cadre réglementaire pour l'exploitation de drones
NPA 2015-11	RMT.0673/	Mise à jour régulière de la CS-25
NPA 2015-12	RMT.0607/(21.039(b))	Moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation au Part-21 pour les modifications données d'adéquation opérationnelles
NPA 2015-13	RMT.0581/et RMT.0582	Formation à la récupération de l'approche du décrochage et la récupération du décrochage.
NPA 2015-14	RMT.0609/(ATM.001(A)) et RMT.0610 (ATM.001(B))	Moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation au règlement de la Commission (UE) 2015/XXX établissant des règles communes aux dispositions aériennes et opérationnelles pour les services et procédures de la navigation aérienne (SERA Part C)
NPA 2015-15	RMT.0071/(26.004)	Exigences de navigabilité supplémentaires applicables à l'exploitation: Matériaux d'isolation thermique/acoustique
NPA 2015-16	RMT.0692/	Mise à jour des moyens acceptables de mise en conformité et des documents d'orientation sur l'indicateur (clé) de performance de sécurité « utilisation de l'outil d'analyse du risque » pour le programme de performance de la gestion du trafic aérien.
NPA 2015-17	RMT.0521/	Processus d'examen de navigabilité
NPA 2015-18	RMT.0516/&RMT.0517	Mise à jour des règles sur les opérations aériennes (Air OPS Regulation - toutes les Annexes et AMC/GM relatifs)
NPA 2015-19	RMT.0264/(MDM.066)	Équipement intérieur avions d'affaires
NPA 2015-20	RMT.0657/	Révision de la réglementation du personnel navigant afin de fournir un système pour l'entraînement des pilotes privés en dehors des organismes de formation agréés, et les moyens acceptables de mise en conformité relatifs et les documents d'orientation
NPA 2015-21	RMT.0371/et 0372 (OPS.078 (A) et (B))	Opérations TAWS en IFR et VFR et TAWS pour les aéronefs à moteurs à turbine inférieurs à 5.700 KG de MTOM pouvant transporter de six à neuf passagers
NPA 2015-22	RMT.0384/(MDM.092)	Open rotor et installations

3. Études et projets de recherche

Pilier stratégique 1

Gouvernance externe - planning de recherche cohésif et suivi

Des efforts ont été faits pour élargir la coopération avec la CE, principalement DG RTD et DG MOVE. En février 2015, ceci a abouti à l'organisation de réunions mensuelles afin d'échanger les vues, clarifier les positions et de développer des synergies. Par exemple, l'Agence fut consultée concernant Horizon 2020 - le programme de travail 2016-2017 transport, intelligents, écologiques et intégrés. Parallèlement, différentes solutions de financement de l'AESA ont été étudiées. Ceci a mené à



l'allocation exceptionnelle d'un budget de 7M€ de la Commission destiné à couvrir les besoins en recherche de l'AESA. En outre, en lien à la participation de l'AESA aux appels « Mobilité pour la croissance », « MG-3.1-2016: Répondre aux défis de la sécurité aérienne », un montant total de 15M€ sera mis à disposition.

En outre, l'AESA maintient un dialogue étroit avec l'entreprise commune Clean Sky (CSJU). L'objectif est d'assurer une meilleure coopération entre les deux organisations pour toutes les phases du programme Clean Sky. Le CSJU se joint à la réunion mensuelle avec la Commission. Dans ce contexte, le CSJU a proposé de créer un mécanisme pour financer le soutien de l'AESA. Les négociations ont débuté en mai et ont progressé à un niveau avancé; les discussions sont cependant toujours en cours.

Pilier stratégique 2

Soutien à l'innovation - réduction des délais de mise sur le marché

Il fut décidé qu'aucun nouveau projet ne serait soutenu sans accord de financement, afin d'éviter que l'AESA ne soit pas en mesure de répondre aux attentes suite à un manque de ressources; cette approche a obtenu le support de la Commission. Dans l'intérim, de nouvelles solutions ont été étudiées pour soutenir les initiatives de recherche dans l'aviation de l'AESA tout en maintenant le soutien de l'Agence aux projets en cours dans la mesure du possible. Par exemple, l'AESA reste impliquée dans quelques projets FP7 (ASCOS, ACROSS, EVITA, ASHLEY, SAFUEL).

Finalement, l'AESA et la Commission se sont accordées sur un mécanisme de financement. L'Agence serait payée par voie de subventions, allouées aux projets de recherche lorsque son soutien est jugé nécessaire. Durant l'appel, le candidat doit obtenir l'accord de l'Agence sur l'alignement des objectifs du projet sur les priorités relatives en matière de sécurité aérienne. Cette approche fut testée pour les appels concernant la « Mobilité pour la croissance », « MG-3.1-2016: Répondre aux défis de la sécurité aérienne » en 2016. En cas de succès, cette approche sera étendue au cours des prochaines années aux autres appels de recherche associés à l'aviation.

Pilier stratégique 3

Amélioration des standards de sécurité globale et de protection de l'environnement

En septembre, la CE et la DG MOVE ont accepté, exceptionnellement, de lancer des appels d'offre et de financer les travaux nécessaires à couvrir certains besoins spécifiques exprimés par l'AESA. En conséquence, les projets suivants seront lancés en 2016:

- Efficacité de la limitation des temps de vol (2 M€)
- Enquête sur le niveau de qualité de l'air en cabine sur les gros porteurs et les effets sanitaires (2 M€)
- Transport aérien des batteries au lithium (1 M€)

Pilier stratégique 4

Recherche urgente sur la sécurité et la protection environnementale

En 2015, des efforts ont été réalisés pour obtenir 15 M€ de financement externe de la Commission, pour la « fourniture de services de recherche technique en soutien aux activités de l'AESA », sous un contrat-cadre de 4 ans. Cependant, suite à la re-priorisation au sein de la Commission, les fonds n'ont pas été dégagés pour l'AESA en 2015. Lorsque les fonds seront disponibles, le contrat-cadre sera activé.



Indépendamment, l'AESA a traité des projets de recherche urgents sur la sécurité et l'environnement, en comptant sur son propre budget de recherche. Les procédures à hautes et faibles valeurs suivantes ont été lancées en 2015:

- Gestion de l'exploitation d'hélicoptères en mer du Nord - Pratiques actuelles - Examen de la sécurité
(EASA.2015.HVP.01, Volume: 135.700€)
- Gestion de l'effet de surprise
(EASA.2015.HVP.20, Volume: 320.000€)
- Caractérisation de la toxicité des huiles de moteurs à turbine de l'aviation après pyrolyse
(EASA.2015.HVP.23, Volume: 225.000€)
- Campagne préliminaire II sur la mesure de la qualité de l'air en cabine.
(EASA.2015.LVP.64, Volume: 50.000€)

En outre, les projets internes suivants ont été accomplis en 2015:

- Surveillance de la transmission principale des hélicoptères
(EASA.2014.C11, Volume: 150.000€)
- HighIWC II – Contribution à la définition de la teneur en eau glacée des nuages à haute altitude SC002: Contribution à l'examen par les pairs des données brutes au cours de la deuxième campagne internationale sur le terrain HAIC/HiWC et évaluation de l'ensemble des données au moyen d'une méthode convenue
(EASA.2013.FC27.SC002, Volume: 219.976€)
- Organismes électroniques de poste de pilotage (OEPP) - Calculs de performances et de masse, Meilleures pratiques pour l'évaluation et l'utilisation d'organismes électroniques de poste de pilotage
(EASA.2014.C06, Volume: 60.000€)
- Indicateur d'incidence pour l'aviation générale (AoA)
(EASA.2014.C14, Volume: 50.900€)



Annexe II: Statistiques sur la gestion financière ⁴

EXECUTION BUDGETAIRE POUR L'EXERCICE FINANCIER 2015

(milliers d'euros)

REVENUS	Budget exécuté 2014	Budget exécuté 2015	Budget 2016
1 RECETTES PROVENANT DES HONORAIRES ET REDEVANCES	96,993	101,615	95,926
2 SUBVENTION CE	34,174	36,370	36,370
3 CONTRIBUTION DES PAYS TIERS (y compris AELE et pays candidats) [1]	2,072	2,161	2,107
4 AUTRES CONTRIBUTIONS	2,869	8,133	p.m.
5 OPERATIONS ADLINISTRATIVES	796	904	825
6 RECETTES PROVENANT DES PRESTATIONS PAYANTES	125	210	150
7 CORRECTION DES DÉSÉQUILIBRES BUDGÉTAIRES	0	0	41,101
TOTAL DES RECETTES excl. les recettes affectées en interne	137,029	149,393	176,479
Total des recettes provenant des honoraires et redevances[2]	97,713	102,246	102,863
Recettes totales provenant des activités de réglementation[3]	36,447	39,013	38,998

(Excluant les recettes affectées en interne)

[\[1\]Le montant final de la correction des déséquilibres budgétaires sera inscrit au 1er budget rectificatif.](#)

[\[2\]Ces recettes ne comprennent pas les recettes affectées reportées](#)

[\[3\] Le total des recettes provenant des activités de réglementation ne comprend pas les recettes affectées à des projets de coopération internationale](#)

DÉPENSES	Budget exécuté 2014	Budget exécuté 2015	Budget 2016
T1 PERSONNEL	74,756	74,226	85,948
T2 ÉQUIPEMENTS DES BÂTIMENTS	16,226	21,919	24,982
T3 OPÉRATIONNEL	32,650	31,327	33,881
T4 PROGRAMMES SPÉCIFIQUES	5,343	5,406	p.m.
T5 RESERVE[4]	0	0	31,668
TOTAL DES DEPENSES excl. les dépenses affectées en interne	128,976	132,878	176,479

(Excluant les recettes affectées en interne)

[\[4\] Ce crédit est destiné à couvrir les autres dépenses financées par les recettes provenant des honoraires et redevances.](#)

Transferts budgétaires et budgets rectificatifs:

⁴ La remise du rapport final de la Cour des comptes européenne concernant les comptes de l'AESA 2015 est prévue pour le mois de juin 2016.



42 transferts, pour un total de 6.765 K€, et un rectificatif ont été réalisés en 2015.

Les transferts les plus significatifs ont été les suivants:

2.102 K€ transférés des lignes budgétaires 1 (personnel) et 2 (administration) pour couvrir:

- une avance de paiement pour le nouveau fournisseur de bâtiment en relation au déménagement en attente de l'agence en 2016;
- le soutien à la base de données aéromédicale;
- les coûts d'un recours en justice;
- les événements dans le cadre de réunions d'experts;
- Coûts d'experts externes pour la liste CEI;
- Coûts associés à la ECQB et l'évènement ICF.

585 K€ transférés des lignes budgétaires 1 (personnel) et 2 (administration) lignes budgétaires IT pour couvrir:

- Cycle de renouvellement de licences de logiciels;
- Logiciel Rules Base;
- Licence Siemens Meeting Room System;
- Système GMS.

Tous les transferts effectués entre les titres ont respecté la limite de 10 % indiquée dans le règlement financier de l'AESA.

Intérêt de retard

Les paiements des intérêts de retard en 2015 totalisent 11.188€.



Annexe III: Organigramme



Figure 5: Organigramme de l'AESA (31/12/2015)



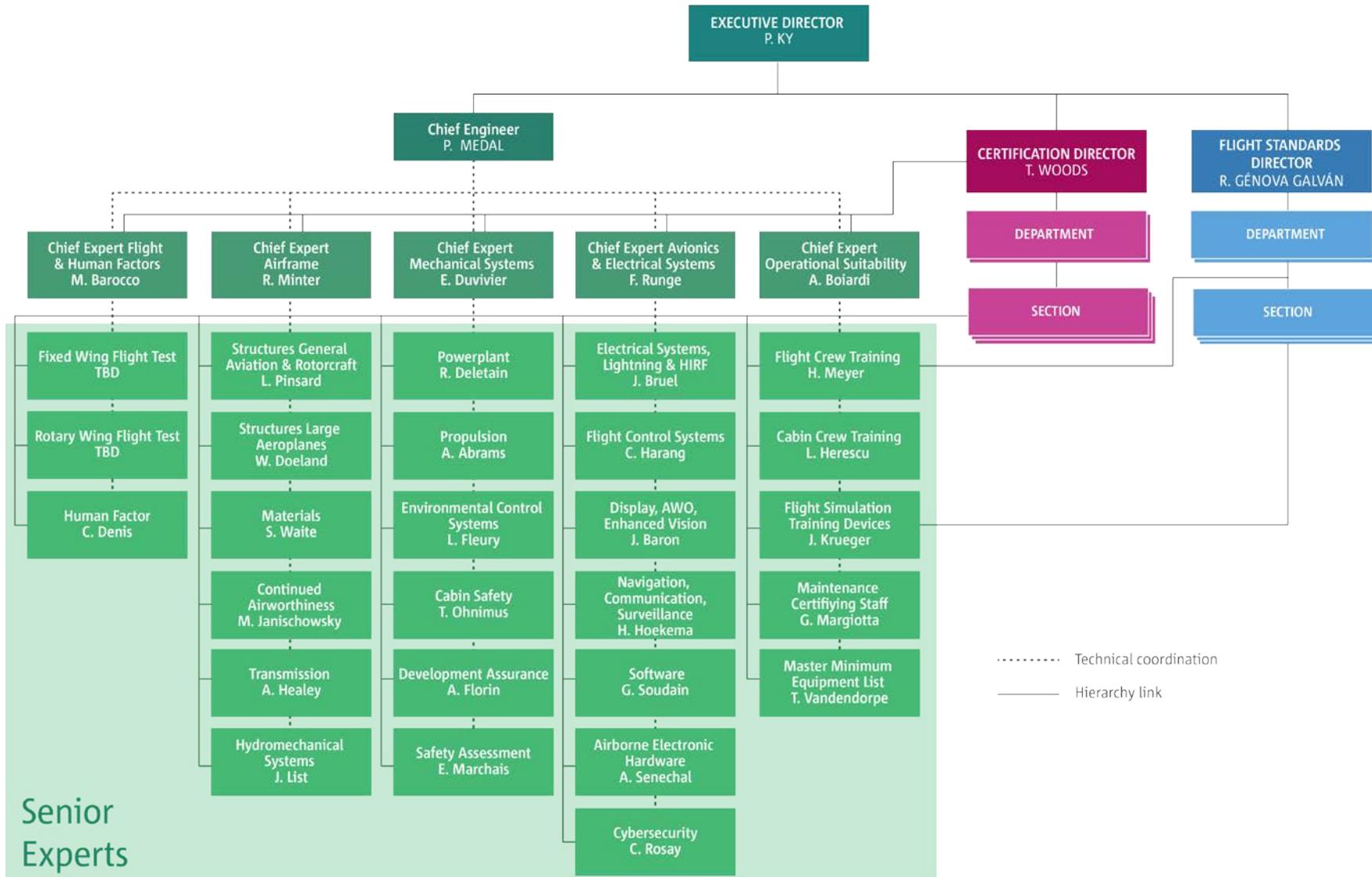


Figure 6: Organigramme des experts de l'AESA (31/12/2015)



Une agence de l'Union européenne

TE.PLAN.00037-003 © Agence européenne de la sécurité aérienne. Tous droits réservés. Certifié ISO9001

Ce document est la propriété de l'AESA. Les copies imprimées ne sont pas contrôlées. Vérifier le statut de révision sur l'internet/intranet de l'AESA.

Annexe IV: Tableau des effectifs et complément d'information sur la gestion des ressources humaines

Groupe de fonctions et grade	2015				2016	
	Autorisés au titre du budget de l'UE		Effectivement pourvus au 31/12/2015		Autorisés au titre du budget de l'UE	
	Postes permanents	Postes temporaires	Postes permanents	Postes temporaires	Postes permanents	Postes temporaires
AD 16						
AD 15		2		2		1
AD 14		23		23		25
AD 13		31		31		32
AD 12		48		48		53
AD 11		72		72		76
AD 10		95		95		98
AD 9		118		118		117
AD 8		81		81		77
AD 7		55		55		47
AD 6		24		24		20
AD 5		2		2		2
TOTAL AD		551		551		548
AST 11						
AST 10						
AST 9		1		1		1
AST 8		4		4		4
AST 7		12		12		13
AST 6		22		22		23
AST 5		32		32		33
AST 4		26		26		25
AST 3		18		18		17
AST 2		11		11		10
AST 1		2		2		2
TOTAL AST		128		128		128
TOTAL		679		679		676

Table 7: Tableau des effectifs



Annexe V: Évaluation comparative (benchmarking)

Job Type (Sub Category)	2014	2015
Administrative Support and Coordination	14%	13.8%
Administrative Support	11.3%	10.6%
Coordination	2.7%	3.2%
Operational	78.7%	79.5%
Top Level Operational Coordination	1.6%	2.0%
Programme Management & Implementation	48.9%	47.6%
Evaluation & Impact Assessment	10.9%	11.6%
General Operational	17.3%	18.2%
Neutral	7.3%	6.7%
Finance/Control	6.7%	6.1%
Linguistics	0.6%	0.6%

Table 8: Résultats de l'évaluation comparative - déploiement de postes

Job type (Sub Category)	Type de poste (sous-catégorie)
Administrative Support and Coordination	Soutien administratif et coordination
Administrative Support	Soutien administratif
Coordination	Coordination
Operational	Opérationnel
Top Level Operational Coordination	Coordination opérationnelle de haut niveau
Programme Management & Implementation	Gestion et mise en œuvre du programme
Evaluation & Impact Assessment	Évaluation et analyse d'impact
General Operational	Opérationnel général
Neutral	Neutre
Finance Control	Finance/Contrôle
Linguistics	Linguistique



Annexe VI: Fonctions clés

<i>Fonctions essentielles (exemples)</i>	<i>Type de contrat (fonctionnaire titulaire, Agent temporaire ou Agent contractuel)</i>	<i>Groupe de fonctions, grade de recrutement (ou bas des parenthèses si publié entre parenthèses)</i>	<i>Indication si la fonction est une fonction de soutien administratif ou une fonction stratégique (opérationnelle)</i>
FONCTIONS ESSENTIELLES			
Directeur	Agent temporaire Niveau 2	AD14	Dépend de la Direction: opérationnelle dans le domaine de l'aviation, de soutien dans le domaine administratif, par exemple: directeur des services financiers et commerciaux (soutien); directeur de la certification (opérationnelle)
<i>Chef de département (veuillez préciser à quel niveau il correspond dans la structure en prenant le directeur comme niveau 1)</i>	Agent temporaire Niveau 3	AD 9 – AD12 (selon la complexité, la taille, les responsabilités du département)	Dépend du département: opérationnelle dans le domaine de l'aviation, de soutien dans le domaine administratif, par exemple: chef des Finances (soutien); chef du département Produit (opérationnel)
<i>Chef d'unité (veuillez préciser à quel niveau il correspond dans la structure en prenant le directeur comme niveau 1)</i>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
<i>Chef de section (veuillez préciser à quel niveau il correspond dans la structure en</i>	Agent temporaire «Responsable de section»	AD 7 – AD10 (en fonction de la complexité, de la taille, des	Dépend de la section (opérationnelle dans le domaine de l'aviation,



<i>prenant le directeur comme niveau 1)</i>	Niveau 4 (exclu de l'indemnité d'encadrement)	responsabilités de la section)	de soutien dans le domaine administratif)
<i>Agent de haut niveau</i>	Agent temporaire	AD 9	Dépend de la section (opérationnelle dans le domaine de l'aviation, de soutien dans le domaine administratif)
<i>Fonctionnaire</i>	Agent temporaire ou AC IV	AD6/7	Dépend de la section (opérationnelle dans le domaine de l'aviation, de soutien dans le domaine administratif)
<i>Agent subalterne</i>	Agent temporaire ou AC IV	AD5	Dépend de la section (opérationnelle dans le domaine de l'aviation, de soutien dans le domaine administratif)
<i>Assistant de haut niveau</i>	Agent temporaire ou AC III	AST3	Dépend de la section (opérationnelle dans le domaine de l'aviation, de soutien dans le domaine administratif)
<i>Assistant subalterne</i>	Agent temporaire ou AC III	AST1	Dépend de la section (opérationnelle dans le domaine de l'aviation, de soutien dans le domaine administratif)
FONCTIONS DE SOUTIEN			
<i>Chef de l'administration</i>	Agent temporaire	Sans objet	
<i>Chef des ressources humaines</i>	Agent temporaire	AD 9	
<i>Chef des finances</i>	Agent temporaire	AD 11	
<i>Chef de la communication</i>	Agent temporaire	AD 9	



<i>Chef de l'informatique</i>	Agent temporaire	AD 10	
<i>Agent de haut niveau</i>	Agent temporaire	AD 8/9	
<i>Fonctionnaire</i>	Agent temporaire	AD 6/7	
<i>Agent subalterne</i>	Agent temporaire	AD 5	
<i>Webmestre-éditeur</i>	Agent temporaire	AD 5 («responsable du contenu web/webmestre»)	
<i>Secrétaire</i>	Agent temporaire	AST 1	
<i>Préposé au courrier</i>	Sans objet	Sans objet	
FONCTIONS SPÉCIALES			
<i>Délégué à la protection des données</i>	Agent temporaire	AD 5	
<i>Comptable</i>	Agent temporaire	AD 9	
<i>Auditeur interne</i>	Agent temporaire	AD 7	

Table 9: Fonctions essentielles identifiées au sein de l'Agence



Annexe VII: Effectifs

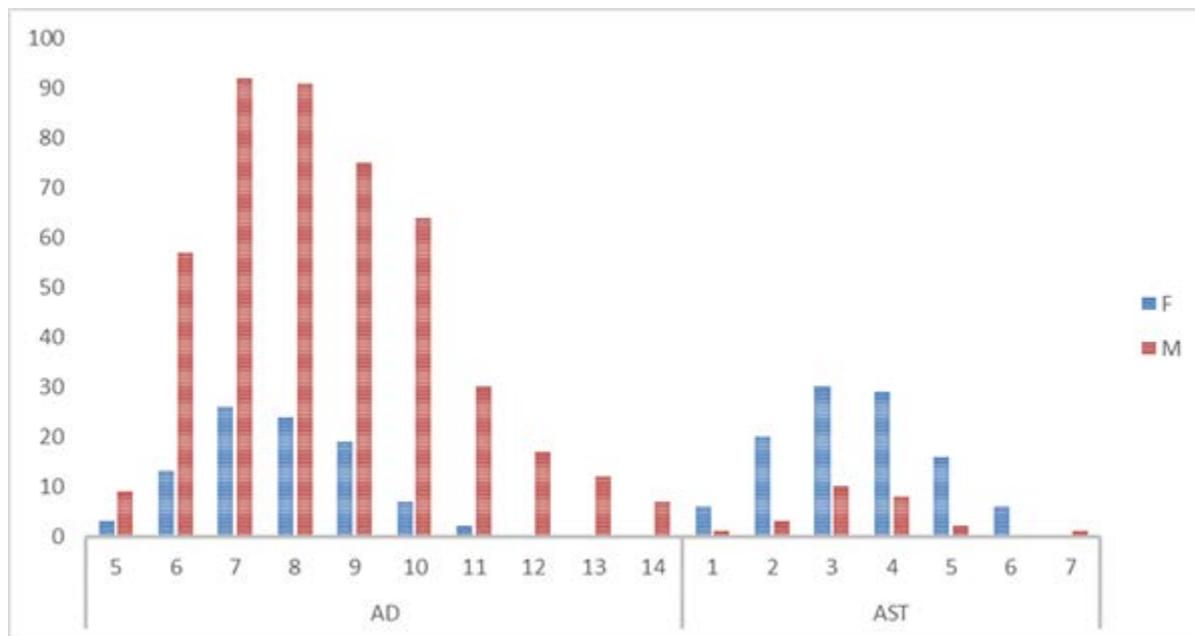


Figure 7: Répartition par sexe des grades en 2015



Annexe VIII: relative à la partie 2
1. Procédures de marchés publics lancées ou achevées en 2015

TYPE DE PROCÉDURE	RÉF.	TITRE	TYPE DE CONTRAT	DURÉE	VOLUME CONTRACTUEL	CONTRACTANT	SIGNATURE DU CONTRAT	EXPIRATION DU CONTRAT
NÉGOCIÉE	EASA.2015.HVP.14	Étude aérodromes ATA - Projet Ac (relancé)	CADRE	4 ANS	500K€	À CONFIRMER - Évaluation terminée - attribution et signature du contrat en attente.		
OUVERTE	EASA.2015.HVP.30	Fournisseur d'énergie	CADRE	4 ANS	1 M€	À CONFIRMER - Évaluation terminée - attribution et signature du contrat en attente.		
OUVERTE	EASA.2015.HVP.31	Gestion technique des bâtiments (avec HTP)	CADRE	4 ANS	350K€	A CONFIRMER - Évaluation et attribution en attente.		
OUVERTE -> NÉGOCIÉE	EASA.2015.HVP.34	Mobilier de bureau (Serienmöbel) - mobilier spécifique - (Relancé Lot 3)	CADRE	4 ANS	1,2 M€	À CONFIRMER - Signature du contrat en attente.		
OUVERTE	EASA.2015.HVP.19	CANTINE: Système de paiement et entretien	CADRE	4 ANS	300K€	À CONFIRMER - Évaluation terminée - attribution et signature du contrat en attente.		
OUVERTE -> NÉGOCIÉE	EASA.2015.HVP.35	CANTINE: Équipement de cuisine (Kleininventar) - relancé	CADRE	4 ANS	150K€	À CONFIRMER - Signature du contrat en attente.		
OUVERTE	EASA.2015.HVP.26	Réception, services de sécurité et d'hospitalité	CADRE	4 ANS	3 M€	À CONFIRMER - Évaluation terminée - attribution et signature du contrat en attente.		
OUVERTE -> NÉGOCIÉE	EASA.2015.HVP.36	Système d'apprentissage électronique (relancé)	CADRE	4 ANS	250K€	Digital publishing AG	11/02/2016	10/02/2020



OUVERTE	EASA.2015.HVP.12	Évaluation de l'impact et Évaluation des règles AESA (ASSESS II)	CADRE	4 ANS	1,2 M€	I. OSPREY Consulting Services Limited	22/02/2016	21/02/2020
						II. Consortium entre ADSE B.V. (Aircraft Development and Systems Engineering), Moving Dot et Total European Aviation System Advisory Services Limited (TEASAS)	22/02/2016	21/02/2020
						III. Consortium entre Advance Logistics Group, SAU (ALG), APAC Computer Software Development GMBH	22/02/2016	21/02/2020
						IV. Consortium entre Ecorys Nederland B.V. Et Stichting National Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	22/02/2016	21/02/2020
NÉGOCIÉE	EASA.2015.HVP.24	EUCCC dans le projet Chine	CADRE	5 ANS	4,5 M€	Chambre de Commerce UE en Chine	27/01/2016	26/01/2020
OUVERTE	EASA.2015.HVP.05	Mobilier de bureau - chaises (lot 2)	CADRE	4 ANS	600K€	Rouette Eßer GmbH	26/01/2016	27/01/2020
OUVERTE	EASA.2015.HVP.06	Mobilier adapté (Maßmöbel)	DIRECTE	12 MOIS	317.115 €	Vogelsberg	11/01/2016	10/01/2017
OUVERTE	EASA.2015.HVP.17	CANTEEN - Bistro et services de restauration (leasing des machines à café incl. (étages des bureaux)	CADRE	4 ANS	500K€	I. RI Bistro EssART GmbH & Co. KG	10/02/2016	09/02/2020
						II. RII WISAG Catering GmbH & Co. KG	10/02/2016	09/02/2020
RESTREINTE	EASA.2014.RP.12 - PHASE 2	LOT 1: Formation de l'encadrement et	CADRE	4 ANS	600K€	AKADEMIE FÜR FUHRUNGSKRAFTE DER WIRTSCHAFT GMBH	15/12/2015	14/12/2019



		développement organisationnel				PWC EU SERVICES EESV	27/11/2015	26/11/2019
						MAYCOACH & COMPANY E.K	15/12/2015	14/12/2019
RESTREINTE	EASA.2014.RP.12 - PHASE 2	LOT 2: Compétences commerciales	CADRE	4 ANS	500K€	AMA EUROPE SA/NV	06/01/2016	05/01/2020
						PWC EU SERVICES EESV	18/01/2016	17/01/2020
						MAYCOACH & COMPANY E.K	18/01/2016	17/01/2020
RESTREINTE	EASA.2014.RP.12 - PHASE 2	LOT 3: Connaissances interculturelles et représentation internationale	CADRE	4 ANS	350K€	ITIM INTERNATINAL OY	18/01/2016	17/01/2020
						MAYCOACH & COMPANY E.K	26/01/2016	25/01/2020
RESTREINTE	EASA.2014.RP.12 - PHASE 2	LOT 4: Développement d'équipe	CADRE	4 ANS	600K€	PWC EU SERVICES EESV	27/11/2015	26/11/2019
						MAYCOACH & COMPANY E.K	15/12/2015	14/12/2019
						THE MIND AT WORK LIMITED	09/12/2015	08/12/2015
NÉGOCIÉE	EASA.2015.HVP.33	ITTC EASA.2012.FC22 - Augmentation de Budget_Modification	CADRE	12 MOIS (jusqu'au terme du FWC actuel)	600K€	CAA International Limited	06/01/2016	05/01/2017



OUVERTE	EASA.2015.HVP.05	Mobilier de bureau - mobilier standard (lot 1)	CADRE	4 ANS	2,5 M€	Mathes GmbH & Co. KG	13/01/2016	12/01/2020
OUVERTE	EASA.2015.HVP.04	Fournitures de bureau	CADRE	4 ANS	320K€	Lyreco GmbH deutschland	08/12/2015	07/12/2019
NÉGOCIÉE	EASA.2015.HVP.32	Cybersécurité de l'aviation	CADRE	4 ANS	120K€	NSENSE OY	26/11/2015	25/11/2019
OUVERTE	EASA.2015.HVP.11	Affaires et encadrement Conseil	CADRE	4 ANS	10 M€	Ernst & Young et Associates (EY)	15/12/2015	14/12/2019
						BearingPoint France SAS	15/12/2015	14/12/2019
						Deloitte	11/01/2016	10/01/2016
NÉGOCIÉE	EASA.2015.HVP.21	Données relatives à la sécurité aérienne - Base de données des avions civils	CADRE	4 ANS	96K€	Reed Business Information Ltd.	11/11/2015	10/11/2019
OUVERTE	EASA.2015.HVP.07	Déménagement de l'Agence (enlèvement)	DIRECT	12 MOIS	293.534€	Andreas Christ Spedition undMobeltransport GmbH	11/11/2015	10/11/2016
OUVERTE	EASA.2015.HVP.23	Caractérisation de la toxicité des huiles de moteurs à turbine de l'aviation après pyrolyse (AVOIL)	DIRECT	10 MOIS	225K€	TNO Netherlands Organisation for Applied Scientific Research	11/11/2015	10/09/2016



OUVERTE	EASA.2015.HVP.10	Conseil en support environnemental - Émissions	CADRE	4 ANS	1,5 M€	Consortium ENVISA SAS (leader), The University of Sheffield, Cardiff University, The University of Manchester	11/11/2015	10/11/2019
OUVERTE	EASA.2015.HVP.20	Gestion de l'effet de surprise	DIRECT	11 MOIS	350K€	Stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	11/11/2015	10/10/2016
NEGOCIE	EASA.2015.HVP.28	Étude de faisabilité mégadonnées (II)	DIRECT	6 MOIS	100K€	BearingPoint France SAS	19/10/2015	18/04/2016
OUVERTE	EASA.2015.HVP.02	Agence de voyage	CADRE	4 ANS	3 M€	Top Service International Reisebüro GmbH	06/08/2015	05/08/2019
OUVERTE	EASA.2015.HVP.01	Sécurité de l'exploitation d'hélicoptères extracôtiers en mer du Nord	DIRECT	12 MOIS	150K€	Det Norske Veritas Limited	11/09/2015	10/09/2016
CONTRAT SPECIFIQUE - AVEC REOUVERTURE A LA COMPETITION	EASA.2011.OP.14/L 2.05	Étude sur les avions à haute performance	SPÉCIFIQUE	13 MOIS	70K€	ECORYS	13/08/2015	12/09/2016
RESTREINTE	EASA.2014.RP.08 - PHASE 2	SOFIA - Développement et mise en œuvre du projet d'application intégrée facilitée de la surveillance de la sécurité (SOFIA)	CADRE	4 ANS	4,5 M€	SGL Consortium	29/06/2015	28/06/2019
OUVERTE	EASA.2014.OP.13	Entraînement de pilote (lot 1)	CADRE	4 ANS	200K€	Finnair Flight Academy	28/07/2015	27/07/2019
		Entraînement de pilote (lot 3)			120K€	École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC)	28/07/2015	27/07/2019

Table 10: Procédures d'achat lancées et/ou finalisées en 2015



2. Renonciation aux recouvrements

En vertu de l'article 60 «Renonciation au recouvrement d'une créance constatée» des modalités d'exécution du règlement financier actuel de l'AESA, les renonciations portant sur 100K€ et plus doivent être annexées au rapport d'activité annuel. Tous les cas survenus en 2015 se trouvaient sous ce seuil.

3. Résumé des décisions du Conseil d'administration en 2015

MB 01/2015

- Adoption du projet de budget, tableau des effectifs et projet de programme de travail 2016
- Adoption du plan pluriannuel en matière de politique de personnel 2016-2018 et du tableau des effectifs 2015

MB 02/2015

- Nomination de M. Ricardo Génova Galván en tant que nouveau Directeur FS
- Adoption du rapport d'activité annuel de 2014
- Adoption de l'avis sur les comptes annuels de 2014
- Adoption du premier budget rectificatif 2015
- Adoption des décisions de l'AESA sur la langue de travail pour les procédures de sélection, l'évaluation des fonctionnaires, AT et AC, ainsi que l'autorisation au directeur exécutif de soumettre à la Commission le projet de texte révisé sur les modalités d'exécution de la prévention du harcèlement psychologique et sexuel

MB 03/2015

- Adoption du budget 2016 et approbation du projet de budget 2017 ainsi que le MAP 2017-2020
- Adoption de la décision sur les congés non-rémunérés des AT/AC et autorisation au directeur exécutif de soumettre à la Commission pour accord le projet de décision sur les activités externes et les affectations
- Approbation du programme d'audit annuel de l'AESA
- Adoption des décisions sur la nouvelle procédure de réglementation, du comité consultatif des États membres (MAB) ainsi que de l'organe consultatif des intervenants (SAB)



Annexe IX: relative à la partie 3

1. Actions de l'Agence pour prévenir et gérer les conflits d'intérêts

Outre les renseignements fournis à la Section 2.9., il faut mentionner: tous les membres du comité de sélection signent le formulaire «Déclaration d'absence de conflit d'intérêt et de respect de la confidentialité» avant le début d'une procédure de sélection. Ceci apparaît dans les «Recommandations pour la sélection des membres du Conseil d'administration», qui sont transmises à tous les membres du comité de sélection. En outre, le nombre de postes vacants à pourvoir est mentionné sur l'avis de vacance, avec les aspects procéduraux.

2. Actions de l'Agence pour éviter la fraude

A cette fin, huit actions ont été définies et seront entièrement mises en œuvre entre 2016 et 2017.

L'Agence a commencé à travailler sur l'implémentation de ces actions en 2015, en particulier pour les points suivants:

- Nomination d'une personne responsable de la lutte anti-fraude
- Efforts considérables de communication interne sur la lutte contre la fraude, visant à développer la sensibilisation du personnel: pages dédiées à la lutte contre la fraude sur l'intranet de l'AESA, articles publiés sur la lutte contre la fraude dans le magazine interne de l'Agence, communication sur le site web de l'Agence, présentation systématique de la lutte contre la fraude aux nouvelles recrues.
- Adoption de la procédure de dénonciation
- Adoption d'une politique de « classification de sécurité des informations »
- Intégrées au cycle de révision du département Assurance qualité, les réévaluations régulières des processus de l'AESA couvrent à présent les risques de fraude
- Contact établi avec la CE, OLAF et d'autres Agences concernant la lutte contre la fraude
- Préparation d'une formation en ligne destinée à tout le personnel en 2016



Annexe X: comptes annuels définitifs (K€)

	2015	2014
RECETTES D'EXPLOITATION		
Honoraires et redevances	95,279	89,387
Contributions des entités de l'Union	39,994	37,721
Recouvrement de dépenses	1,316	923
Contribution des pays AELE	1,103	1,036
TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	137,691	129,067
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses de personnel	(72,893)	(71,810)
Dépenses immobilières et connexes	(9,701)	(9,551)
Autres dépenses	(7,650)	(6,091)
Amortissements et déductions	(1,543)	(983)
Externalisation et marchés publics	(31,692)	(32,059)
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	(123,478)	(120,494)
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	14,213	8,573
RECETTES NON DÉRIVÉES DE L'EXPLOITATION (DÉPENSES)		
Intérêts reçus de tiers	262	111
Charges et intérêts versés à des tiers	(131)	(71)
EXCÉDENT/(DÉFICIT) DES ACTIVITÉS HORS EXPLOITATION	131	40
EXCÉDENT/(DÉFICIT) DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	14,344	8,613
EXCÉDENT/(DÉFICIT) DES ACTIVITÉS EXTRAORDINAIRES		
EXCÉDENT NET DE LA PÉRIODE	14,344	8,613

Table 11: Comptes annuels définitifs 2015/2014



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

Le conseil d'administration de l'AESA rassemble les représentants des États membres et de la CE. Le conseil d'administration est chargé de définir les priorités de l'Agence, d'établir le budget, et de contrôler le fonctionnement de l'Agence.

Le conseil (d'administration) s'est réuni à trois reprises en 2015.

Composition⁵

Membres avec droits de vote	Commission européenne et États membres européens (28)
Membres sans droits de vote	Norvège, Liechtenstein, Islande, Suisse
Observateurs	Albanie, Bosnie-Herzégovine, ARYM, Monténégro, Serbie

Table 12: Composition du conseil (d'administration) en 2015

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

Président du conseil d'administration	Vice-président du conseil d'administration
M. Pekka Henttu (Finlande)	M. Piotr OŁOWSKI (Pologne)

Table 13: Président du conseil d'administration

Les autres membres du conseil d'administration sont:

Pays	Membre
Autriche	Mme Silvia GEHRER Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgique	Mme Nathalie DEJACE Directrice Générale adjointe a.i. Service public fédéral Mobilité et transport Direction générale Transport aérien
Bulgarie	Capitaine Mintcho TZVETKOV Directeur général Administration de l'aviation civile

⁵ Membres actuels du CA de l'AESA en décembre 2015. Une liste détaillée des membres du CA de l'AESA est disponible sur le site web de l'AESA <http://www.easa.europa.eu/the-agency/management-board/members>

Croatie	<p>M. Dan SIMONIĆ</p> <p>Directeur général de l'aviation civile</p> <p>Electronic Communications and Postal Services</p> <p>Ministère des affaires maritimes, des transports et de l'infrastructure</p>
Chypre	<p>M. Nicos NICOLAOU</p> <p>Directeur faisant fonction</p> <p>Département de l'aviation civile</p> <p>Ministère des communications et des travaux</p>
République tchèque	<p>M. Josef RADA</p> <p>Directeur général adjoint</p> <p>Autorité de l'aviation civile de République tchèque</p>
Danemark	<p>M. Jesper RASMUSSEN</p> <p>Directeur général adjoint</p> <p>Danish Transport and Construction Agency</p>
Estonie	<p>M. Kristjan TELVE</p> <p>Directeur général</p> <p>Administration de l'aviation civile</p>
Finlande	<p>M. Pekka Henttu</p> <p>Directeur général</p> <p>Aviation civile, agence des transports finlandaise (TraFi)</p>
France	<p>M. Patrick CIPRIANI</p> <p>Directeur de la sécurité de l'aviation civile (DGAC/DSAC)</p>
Allemagne	<p>M. Josef SCHILLER</p> <p>Directeur de la navigabilité, des opérations et de l'octroi des licences</p> <p>Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</p>



Grèce	M. Konstantinos LINTZERAKOS Gouverneur de la CAA hellénique
Hongrie	M. Zsolt BECSEY Directeur Général de l'Aviation Civile, Secrétaire d'État adjoint au Transport Ministère du développement national
Islande	M. Páll S. PÁLSSON Directeur de la division aérienne et directeur général adjoint à l'aviation civile Autorité des transports islandaise
Irlande	Mme Monica WALLACE Directrice générale adjointe à l'aviation civile Département des transports
Italie	Dott. Alessio QUARANTA Directeur général Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Lettonie	M. Maris GORODCOVS Directeur général de l'aviation civile Agence de l'aviation civile, Ministère des transports
Liechtenstein	M. Manfred BISCHOF Chef du département de l'Aviation Civile Bâtiments et infrastructure Division de l'aviation civile
Lituanie	M. Joris GINTILAS Directeur de l'Administration de l'aviation civile
Luxembourg	M. Pierre JAEGER Directeur de l'aviation civile Directeur de l'aviation civile



Malte	<p>M. George BORG-MARKS</p> <p>Directeur général de l'aviation civile</p> <p>Transport Malta</p> <p>Direction de l'aviation civile</p>
Pays-Bas	<p>M. Rob HUYSER</p> <p>Directeur et directeur général faisant fonction</p> <p>Direction de l'aviation civile</p> <p>Ministère des infrastructures et de l'environnement</p>
Norvège	<p>M. Stein Erik NODELAND</p> <p>Directeur général</p> <p>Office de l'aviation civile</p>
Pologne	<p>M. Piotr OŁOWSKI</p> <p>Président</p> <p>Office de l'aviation civile</p>
Portugal	<p>M. Luís Miguel RIBEIRO</p> <p>Président du Comité de direction</p> <p>ANAC</p>
Roumanie	<p>M. Armand PETRESCU</p> <p>Directeur général</p> <p>Autorité aéronautique civile roumaine (RCAA)</p>
République slovaque	<p>M. Ján BREJA</p> <p>Directeur</p> <p>Office de l'aviation civile</p>
Slovénie	<p>M. Alojz KRAPEZ</p> <p>Chef de la division «aviation»</p> <p>Direction de l'aviation civile</p> <p>Ministère de l'infrastructure et de l'aménagement du territoire</p>

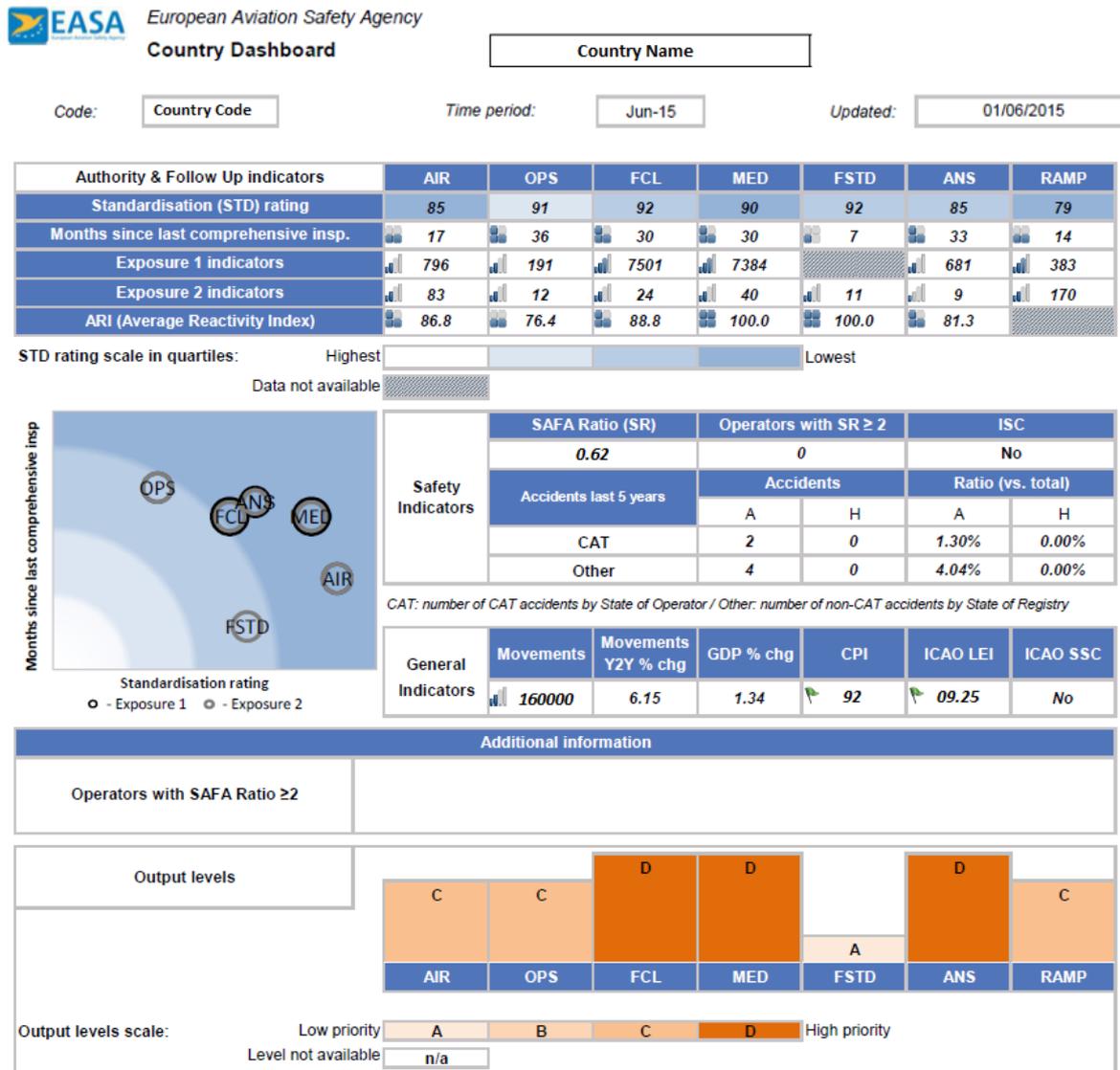


Espagne	<p>Mme Isabel MAESTRE</p> <p>Directrice de l'AESA</p> <p>Agencia Estatal de Seguridad Aerea (AESA)</p>
Suède	<p>Mme Ingrid CHERFILS</p> <p>Directrice du département de l'aviation civile</p> <p>Agence de transport suédoise</p>
Suisse	<p>M. Marcel ZUCKSCHWERDT</p> <p>Directeur</p> <p>Division de réglementation et de stratégie aéronautique</p> <p>Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications</p>
Royaume-Uni	<p>M. Mark SWAN</p> <p>Directeur du groupe réglementation aérienne et sécurité</p> <p>Office de l'aviation civile</p>
Commission européenne	<p>M. Henrik HOLOLEI</p> <p>Directeur général</p> <p>Direction générale de la mobilité et des transports</p>

Table 14: Membres du conseil d'administration



Annexe XII: Visualisation de tableau de bord de pays pour la surveillance continue



The Country Dashboard is based on SIS data as submitted during the last data collection campaign and all changes of indicator values greater than 25% notified to SIS@easa.europa.eu.

This Report may contain confidential information in accordance with the provisions of Article 15 of Regulation (EC) No 216/2008.

It is destined exclusively for the Services to which it has been expressly addressed and its contents shall not be communicated to other parties.

Figure 8: Exemple de tableau de bord de pays

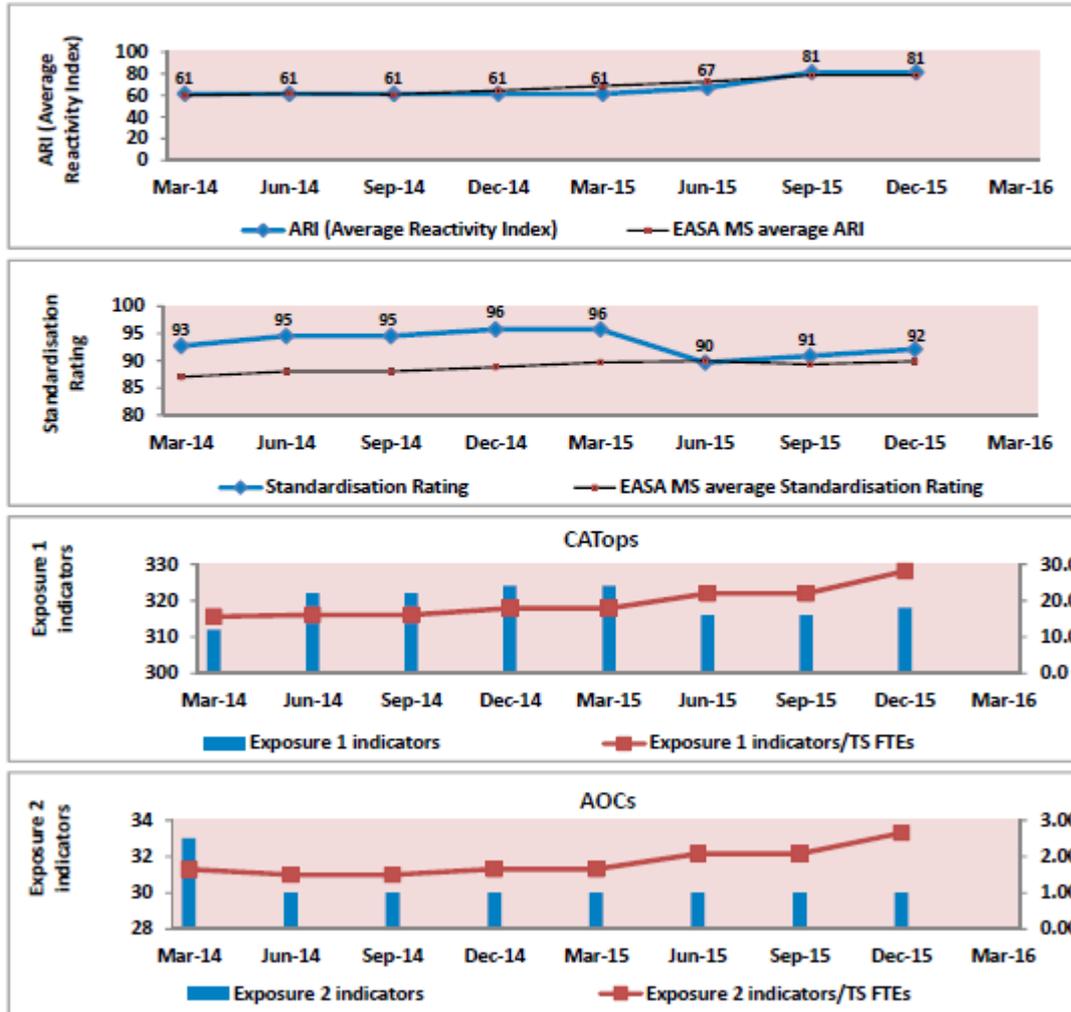


Figure 9: Exemple d'analyse tendancielle pour un pays

Annexe XIII: Liste des acronymes

Acronyme	Explication
(D)CAG	Domain Collaborative Analysis Groups (groupes d'analyse collaborative par domaine)
AD	Airworthiness Directives (consignes de navigabilité)
AeMC	Aero-Medical Centres (centres aéromédicaux)
AIR	Navigabilité
AMC	Acceptable Means of Compliance (moyens acceptables de conformité)
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil (agence nationale de l'aviation civile)
SNA	Air Navigation Services (services de navigation aérienne)
AP	Alternative Procedure (procédure alternative)
ARA	Authority Requirements Aircrew (Exigences applicables aux autorités pour le personnel navigant)
ANASE	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
ATCO	Air Traffic Controller (contrôleur de la circulation aérienne)
GTA	Gestion du trafic aérien
ATO	Approved Training Organisation (organisme de formation agréé)
BASA	Bilateral Aviation Safety Agreement (accord bilatéral sur la sécurité aérienne)
AC	Agents contractuels
CAA	Office de l'aviation civile
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))
CAMO	continuing airworthiness management organisation (organisme de gestion du maintien de la navigabilité)
CMA	Continuous Monitoring Approach (approche de contrôle continu)
CMR	Continuous Monitoring Approach (approche de contrôle continu)
CRM	Crew Resource Management (gestion des ressources en personnel)
CS	Certification Specifications (spécifications de certification)
CSJU	Entreprise commune Clean Sky
CSP	Certification Service Providers (prestataires de service de certification)
CSV	Certification Support for Validation (assistance à la certification pour la validation)
DOA	Design Organisation Approval (agrément d'organisme de conception)



EACCC	Cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
CE	Commission européenne
CCE	Cour des comptes européenne
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team (équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale)
ECQB	Banque centrale européenne de questions
DE	Directeur exécutif
EHEST	European Helicopter Safety Team (équipe européenne pour la sécurité des hélicoptères)
ENAC	École Nationale de l'Aviation Civile
EOFDM	Conférence sur la surveillance des données de vol des exploitants européens
EPAS	Plan européen pour la sécurité aérienne
ERC	EASA Research Committee (Comité de recherche de l'AESA)
ESSI	European Strategy Safety Initiative (initiative européenne de sécurité stratégique)
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation (autorisation de spécification technique européenne)
UE	Union européenne
FAA	Federal Aviation Administration (Administration fédérale de l'aviation des États-Unis)
FABS	Finance and Business Services Advisory Group (groupe consultatif sur les services financiers et commerciaux)
FCL	Flight Crew Licensing (octroi de licences à l'équipage de conduite de vol)
FSTD	Flight Simulation Training Devices (entraîneurs synthétiques de vol également appelés simulateurs d'entraînement au vol)
AG	Aviation générale
GM	Guidance Material (document d'orientation)
RH	Ressources humaines
IAC	Internal Audit Capability (structures d'audit interne)
SAI	Internal Audit Services (services d'audit interne)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
IFACI	Institut français de l'audit et du contrôle internes
IFR	Instrument Flight Rules (règles régissant le vol aux instruments)
IMC	instrumental meteorological conditions (conditions météorologiques de vol aux instruments)
ISO	International Standards Organisation (Organisation internationale de normalisation)
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (Autorités conjointes de réglementation des systèmes télépilotés)



JCAB	Japanese Civil Aviation Bureau (Bureau de l'aviation civile japonaise)
ICP	Key Performance Indicator (indicateur clé de performance)
LOA	Letter of Acceptance (lettre d'acceptation)
LoI	Level of Involvement (Niveau d'implication)
LVP	Low Value Procedure (procédure à faible valeur)
MAP	Multi-Annual Programming (programmation pluriannuelle)
CA	Conseil d'administration
MOA	Maintenance Organisation Approval (agrément d'organisme de maintenance)
MRB	Maintenance Review Board (commission de révision d'entretien)
MTOA	maintenance training organisation approvals (agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance)
NAA	National Aviation Authority (autorité aéronautique nationale)
NoA	Network of Analysts (réseau des analystes)
NPA	Note of Proposed Amendment (note de proposition d'amendement)
NSC	National Standardisation Coordinator (coordinateur de normalisation nationale)
OPS	Air Operations (opérations aériennes)
ORA	Organisation Requirements Aircrew (Exigences applicables aux organismes pour le personnel navigant)
OSD	Operational Suitability Data (données d'adéquation opérationnelle)
PANEP	Partenariat pan européen
PAR AG	Programming and Resources Advisory Group (groupe consultatif sur le programme et les ressources humaines)
PBN	Performance Based Navigation (navigation fondée sur les performances)
PIA	Évaluation et analyse d'impact
POA	Production Organisation Approval (agrément d'organisme de production)
RAV	Rouge ambré vert
RAT	risk analysis tool (outil d'analyse du risque)
RECAT	Re-classification
RITO	Ramp Inspection Training Organisation (organisme de formation d'inspection au sol)
RMP	Rule Making Programme (programme d'élaboration de la réglementation)
RMT	Rulemaking Task (tâche de réglementation)
RCI	Retour sur capital investi
RPAS	Remotely Piloted Air System (système d'aéronefs télépilotes)
SAAU	State Aviation Administration of Ukraine (Administration de l'Aviation d'Ukraine)



SACA	Safety Assessment of Community Aircraft (évaluation de la sécurité des aéronefs communautaires)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers)
SARI	South Asia Regional Initiatives (initiatives régionales d'Asie du Sud)
SARP	Standards and Recommended Practises (normes et pratiques recommandées)
SIASA	Support to Improvement of Aviation Safety in Africa (soutien à l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique)
SIB	Safety Information Bulletins (bulletins d'informations sur la sécurité)
END	Experts nationaux détachés
SOFIA	EASA Safety Oversight Facilitated Integration Application (application facilitant l'intégration de la supervision en matière de sécurité de l'AESA)
SPI	Safety Performance Indicators (indicateurs de performance en matière de sécurité)
SRM	Safety Risk Management (Gestion des risques liés à la sécurité)
SRP	Safety Risk Portfolios (portefeuille de risques pour la sécurité)
STC	Supplemental Type Certificate (Certificat de type supplémentaire)
GCT	Groupe consultatif thématique
TC	Type Certificate (Certificat de type)
TCDS	Type Certificate Data Sheets (fiche de caractéristiques du certificat de type)
TCDSN	Type Certificate Data Sheets for Noise (fiche de caractéristiques du certificat de type pour le niveau de bruit)
TCH	Type Certificate Holders (titulaires de certificat de type)
TCO	Third Country Operators (exploitants de pays tiers)
TIP	Technical Implementing Procedures (procédures d'implémentation techniques)
TRACECA	Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (couloir de transport Europe-Caucase-Asie)
TSO	Technical Standard Order (spécifications techniques européennes)
TSOA	Technical Standard Order Authorization (normes techniques adoptées par la FAA)
WA	Working Arrangement (accord de collaboration)
WP	Programmes de travail

Table 15: Liste des acronymes trouvés dans le rapport d'activité annuel 2015

