



Agence européenne de la sécurité aérienne

Rapport général annuel 2011

Introduction du Président du Conseil d'administration

L'Agence européenne de la sécurité aérienne a été fondée suivant les termes d'un règlement du Parlement européen et du Conseil en date du 15 juillet 2002; aussi son dixième anniversaire approche-t-il à grands pas. À l'époque, l'Agence était dénuée d'organisation, de personnel et de locaux - et son personnel et sa structure organisationnelle étaient encore peu conséquents au moment de sa mise en service à la fin du mois de septembre 2003.

L'Agence emploie aujourd'hui près de 600 personnes. Ses fonctions se sont élargies, passant de la vocation première de régulation de la navigabilité à la gestion de tous les domaines associés à la sécurité aérienne, y compris les exploitations, l'octroi des licences au personnel, les aéroports et la gestion du trafic aérien. Elle est au centre des démarches de collecte de données, d'analyse de la sécurité et de recherche en Europe, dispose d'un programme très diversifié de travaux de coopération internationale avec les pays tiers - les États voisins comme les pays non européens - et s'inscrit sur la scène mondiale des grandes autorités de réglementation de l'aviation qui œuvrent pour une amélioration constante des normes de sécurité dans le monde entier.

Comme partout en Europe, l'Agence sera confrontée ces prochaines années à des défis découlant de la situation économique actuelle. Les montants des redevances qu'elle fixe au secteur aéronautique, qui lui fournit l'essentiel de ses recettes, doivent tenir compte du contexte commercial difficile dans lequel évolue ce secteur. Parallèlement, les financements communautaires assurant le financement reliquat du budget de l'AESA font l'objet de restrictions conséquentes.

Cette année, le conseil d'administration a centré son attention sur trois objectifs essentiels:

- a) l'évolution de l'Agence vers une réglementation plus proactive et davantage fondée sur des éléments factuels. Cette avancée est nécessaire pour développer plus avant les normes de sécurité européennes et veiller à ce que les ressources soient affectées aux domaines qui devraient en retirer le plus de bénéfices. En 2011, la Commission européenne a émis une communication sur la sécurité aérienne établissant le champ politique du développement futur de l'Agence. Cette communication souligne combien il est important de regrouper des informations provenant de toute l'Europe pour identifier les principaux risques, d'agir en faveur de la réduction de ces risques à un niveau acceptable moyennant divers mécanismes, de contrôler l'efficacité de ces actions d'atténuation et de les réviser au besoin;
- b) la nécessité pour l'Agence de travailler en étroite coopération avec la Commission et les États membres afin d'orchestrer le système européen de sécurité aérienne comme un tout. Ce besoin est la conséquence du chevauchement et de l'interdépendance des rôles joués par les différents acteurs, et permettra de s'assurer que les capacités, si rares soient elles, sont pleinement utilisées là où elles existent; et
- c) la nécessité pour l'Agence de se montrer aussi rentable et efficace que possible dans sa gestion interne.

Ce rapport annuel 2011 démontre largement les progrès accomplis par l'Agence en un temps relativement court. On oublie facilement que, au regard des règles très précises déjà mises en place dans certains domaines, mais dont l'adoption et la mise en œuvre complète restent à finaliser, l'Agence se trouve toujours en phase de développement. On peut qualifier de remarquable le fait d'avoir mis en place une organisation d'une telle solidité et diversité sans encore avoir pu tirer parti de la stabilité d'un processus formatif achevé. Je tiens à remercier chaleureusement toutes les équipes - anciennes et actuelles - basées à Cologne qui travaillent avec tant d'ardeur et d'efficacité pour concrétiser les grands projets théoriques des premiers législateurs.

Michael Smethers
Président du conseil d'administration

Introduction du directeur exécutif

L'année 2011 a vu se renforcer la position de l'AESA en tant que clé de voûte de l'approche adoptée par l'Union européenne en matière de sécurité aérienne. L'Agence a poursuivi sa collaboration avec les parties prenantes et les organismes partenaires suivant une ligne scientifique guidée par les données pour s'attaquer aux principaux facteurs d'altération de la sécurité aérienne.

Si les statistiques concernant l'année 2011 mettent au jour une amélioration globale modeste des niveaux de sécurité à l'échelle mondiale, il reste que les écarts régionaux en termes de taux d'accidents se sont révélés importants. En outre, certains facteurs d'accident, tels que la perte de contrôle, ont continué à contribuer de manière disproportionnée aux accidents d'aéronefs.

Suite aux conférences précédentes consacrées à la formation des pilotes et à l'impact du changement climatique sur la sécurité aérienne, la conférence sur la sécurité tenue en 2011 par l'AESA s'est intéressée de près à la prévention de la perte de contrôle et à la récupération de celui-ci. Cette conférence a permis d'établir des bases solides pour poursuivre les travaux de l'Agence afin de faciliter l'intégration de nouvelles technologies, notamment l'automatisation des postes de pilotage.

Selon les termes de la communication relative à la «mise en place d'un système de gestion de la sécurité aérienne en Europe» émise par la Commission européenne, il revient à l'AESA de fournir une trame de travail sur la sécurité qui soit applicable à tous les domaines de l'aviation. Publié en octobre 2011, ce document décrit la stratégie de sécurité aérienne adoptée pour l'Europe.

Les deux piliers de cette stratégie, le programme européen de sécurité aérienne et le plan européen de sécurité aérienne, forment le cadre d'application du Système de gestion de la sécurité aérienne à l'échelle de l'Europe.

Le plan européen de sécurité aérienne fournit une évaluation des problèmes de sécurité ainsi que la liste des actions y afférentes. Produit par l'AESA, ce plan établit la relation entre les problèmes de sécurité les plus importants et les actions à mettre en œuvre par les autorités nationales, les organismes partenaires, l'industrie et l'AESA elle-même. Dans sa deuxième édition, le plan repose sur le fait que seul un effort collectif déployé par tous les acteurs du système pour atteindre un objectif commun permettra de résoudre les problèmes de sécurité actuels.

L'Agence a également adapté ses méthodes afin de mieux travailler dans le contexte actuel fondé sur les risques. Un système interne de compte-rendu d'événements (IORS) a été créé afin de centraliser les événements signalés ainsi que les décisions et les actions de suivi correspondantes. La base de données de l'IORS constitue désormais un outil essentiel à une prise de décisions de sécurité guidée par les données dans tous les domaines d'activité de l'AESA.

Enfin, le mois de mai 2011 a été témoin de l'entrée en vigueur d'un accord bilatéral de sécurité aérienne conclu entre les États-Unis et l'Union européenne. L'entrée en vigueur de cet accord tant attendu permet aux autorités de réglementation et à l'industrie aéronautique des deux côtés de l'Atlantique de bénéficier d'une meilleure utilisation des ressources.

L'adoption des premiers règlements européens applicables au domaine de la Gestion du trafic aérien a eu pour effet d'impliquer pleinement l'Agence dans le spectre de la sécurité aérienne et de promouvoir l'adhésion à une approche intégralement systémique: des aéronefs aux aéroports, des compagnies aériennes à la gestion du trafic aérien. En sa qualité d'auteur du Plan européen de sécurité aérienne, l'Agence se trouve plus que jamais au cœur de la stratégie européenne de sécurité aérienne.

L'un des principaux risques pour l'avenir de l'aviation réside à mon sens dans la simultanéité d'un contexte économique difficile dans le secteur aéronautique et de la réduction des effectifs des organismes chargés de la supervision, qui découlent tous deux de la crise économique mondiale. Il faut tout mettre en œuvre pour éviter de mettre en jeu les ressources destinées aux autorités de réglementation et de supervision, afin de poursuivre l'accomplissement de notre mission et de promouvoir un niveau optimal de sécurité aérienne. Tel est le message que j'adresse à nos dirigeants politiques.

Patrick Goudou
Directeur exécutif

Table des matières

INTRODUCTION DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	2
INTRODUCTION DU DIRECTEUR EXECUTIF	3
TABLE DES MATIERES.....	5
INTRODUCTION.....	7
L'AGENCE.....	9
STRUCTURE ORGANISATIONNELLE.....	10
PRINCIPAUX EVENEMENTS 2011	11
CONTROLE INTERNE ET ATTENUATION DES RISQUES	12
ACTIVITES DE L'AGENCE	14
1. SECURITE	14
A. STRATEGIE DE SECURITE ET EASP	14
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>14</i>
<i>Principales réalisations en 2011.....</i>	<i>14</i>
B. ANALYSES ET RECHERCHE EN MATIERE DE SECURITE	15
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>15</i>
<i>Principales réalisations en 2011.....</i>	<i>16</i>
2. REGLEMENTATION	21
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>21</i>
<i>Principales réalisations 2011</i>	<i>21</i>
3. SUPERVISION.....	23
A. SUPERVISION DE LA SECURITE DES PRODUITS.....	23
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>23</i>
<i>Principales réalisations en 2011.....</i>	<i>23</i>
B. AGREMENTS D'ORGANISME	25
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>25</i>
<i>Principales réalisations en 2011.....</i>	<i>26</i>
C. INSPECTIONS DES ÉTATS MEMBRES	27
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>27</i>
<i>Principales réalisations en 2011.....</i>	<i>28</i>
D. OPERATEURS.....	30
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>30</i>
<i>Principales réalisations en 2011.....</i>	<i>30</i>
4. COOPERATION INTERNATIONALE.....	32
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>32</i>
<i>Principales réalisations en 2011.....</i>	<i>32</i>
5. ACTIVITES DE SOUTIEN.....	33
<i>Objectif et périmètre d'action</i>	<i>33</i>
<i>Principales réalisations en 2011.....</i>	<i>33</i>
<i>Gestion générale</i>	<i>33</i>
<i>Service gestion des demandes et marchés.....</i>	<i>33</i>
<i>Services financiers.....</i>	<i>34</i>

<i>Services juridiques.....</i>	<i>34</i>
<i>Communications.....</i>	<i>35</i>
<i>Ressources humaines.....</i>	<i>35</i>
<i>Formation générale et technique</i>	<i>36</i>
<i>Services d'information.....</i>	<i>38</i>
<i>Services d'entreprise.....</i>	<i>38</i>
ANNEXES	39
ANNEXE 1: DECLARATION D'ASSURANCE DE L'ORDONNATEUR.....	40
ANNEXE 2: ÉTUDES ET PROJETS DE RECHERCHE EN 2011	41
ANNEXE 3: DECISIONS, AVIS ET NPA EN 2011	42
ANNEXE 4: RESULTATS FINANCIERS DE L'AGENCE EN 2011 (EXECUTION DU BUDGET DE L'AESA)	44
ANNEXE 5: PROCEDURES D'ACHAT AMORCEES ET/OU FINALISEES EN 2011	50
ANNEXE 6: ÉVOLUTION ET CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DES EFFECTIFS.....	55
ANNEXE 7: INDICATEURS DE PERFORMANCE CLES	57
ANNEXE 8: CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AESA	63
ANNEXE 9: LISTE DES ACRONYMES.....	64

Introduction¹

En 2011, l'Agence a renforcé ses activités en finalisant la préparation de ses nouvelles attributions et responsabilités, notamment en rédigeant la législation et les assouplissements y afférents applicables à la première et la deuxième extension. L'élaboration des règles de mise en œuvre applicables à la sécurité des aérodrômes a donné lieu à la publication du NPA connexe en décembre 2011. L'émission de plusieurs règles de mise en œuvre entre août et décembre 2011 dans le domaine de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (GTA/SNA), a ouvert la voie aux premières inspections de normalisation de l'AESA dans ce domaine.

Parallèlement, l'Agence a poursuivi le renforcement et la promotion de son rôle de clé de voûte de la stratégie de l'Union européenne en matière de sécurité aérienne. Dans ce contexte, l'AESA a appuyé la Commission européenne pour définir les projets d'assistance européens et gérer les programmes communautaires, en particulier en ce qui concerne les États occidentaux des Balkans, les pays méditerranéens et la région d'Asie centrale. Suite à l'entrée en vigueur des accords bilatéraux de sécurité aérienne (BASA) relatifs à la sécurité de l'aviation civile et conclus entre l'UE et les États-Unis, et entre les États-Unis et le Canada, respectivement le 1^{er} mai 2011 et le 26 juillet 2011, plusieurs activités de mise en œuvre ont été organisées par l'Agence.

L'Agence a également fait la promotion de sa stratégie de communication en organisant le premier forum dédié aux autorités de réglementation et à l'industrie SAFA, et le premier atelier de certification en présence d'industriels. En outre, les AD relatifs aux aéronefs lourds bénéficient d'une importante visibilité médiatique et l'Agence a mis l'accent sur l'encadrement et la gestion de leur délivrance.

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

- outre l'obtention en 2010 de sa certification selon la norme ISO9001:2008, l'AESA a amorcé le cycle d'amélioration continue de son IMS en vue de renouveler son certificat chaque année;
- la phase pilote de l'IORS a été initiée en octobre, et le déploiement complet du système est prévu pour début 2012;
- en septembre 2011, la nouvelle application et base de données SAFA a été déployée afin de permettre aux NAA et opérateurs autorisés de bénéficier d'un accès en ligne direct aux rapports SAFA;
- dans le domaine de l'externalisation de la certification, une procédure d'achat a été amorcée afin de permettre l'externalisation des activités des nouvelles compétences auprès des autorités aéronautiques nationales (NAA) et des entités qualifiées dès le début de l'année 2012.

Enfin, d'un point de vue organisationnel, le service des experts et le service des normes de vol au sein de la direction de la certification ont fusionné afin d'améliorer la coopération entre les spécialistes de la navigabilité et les experts opérationnels pour permettre une meilleure intégration du traitement des aspects liés à la conception et à la conformité opérationnelle dans la gestion d'un projet unique central.

¹ Le rapport général annuel de l'Agence pour l'année 2011 a été établi conformément à l'article 57 du règlement (CE) n°216/2008 (règlement fondateur). Il est structuré en fonction des principales activités de l'Agence et décrit la manière dont l'Agence a mis en œuvre le programme de travail 2011. Comme le montrent les tableaux récapitulatifs de chaque activité, pratiquement tous les objectifs définis dans le programme de travail 2011 ont été atteints à la fin de 2010.

L'Agence a également établi un bureau local à Bruxelles, et prévoit l'ouverture de bureaux temporaires au cours du deuxième semestre. Le personnel affecté à Bruxelles est opérationnel et l'aménagement des locaux permanents est presque terminé.

L'Agence

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

Notre mission, c'est votre sécurité

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

Une stratégie commune

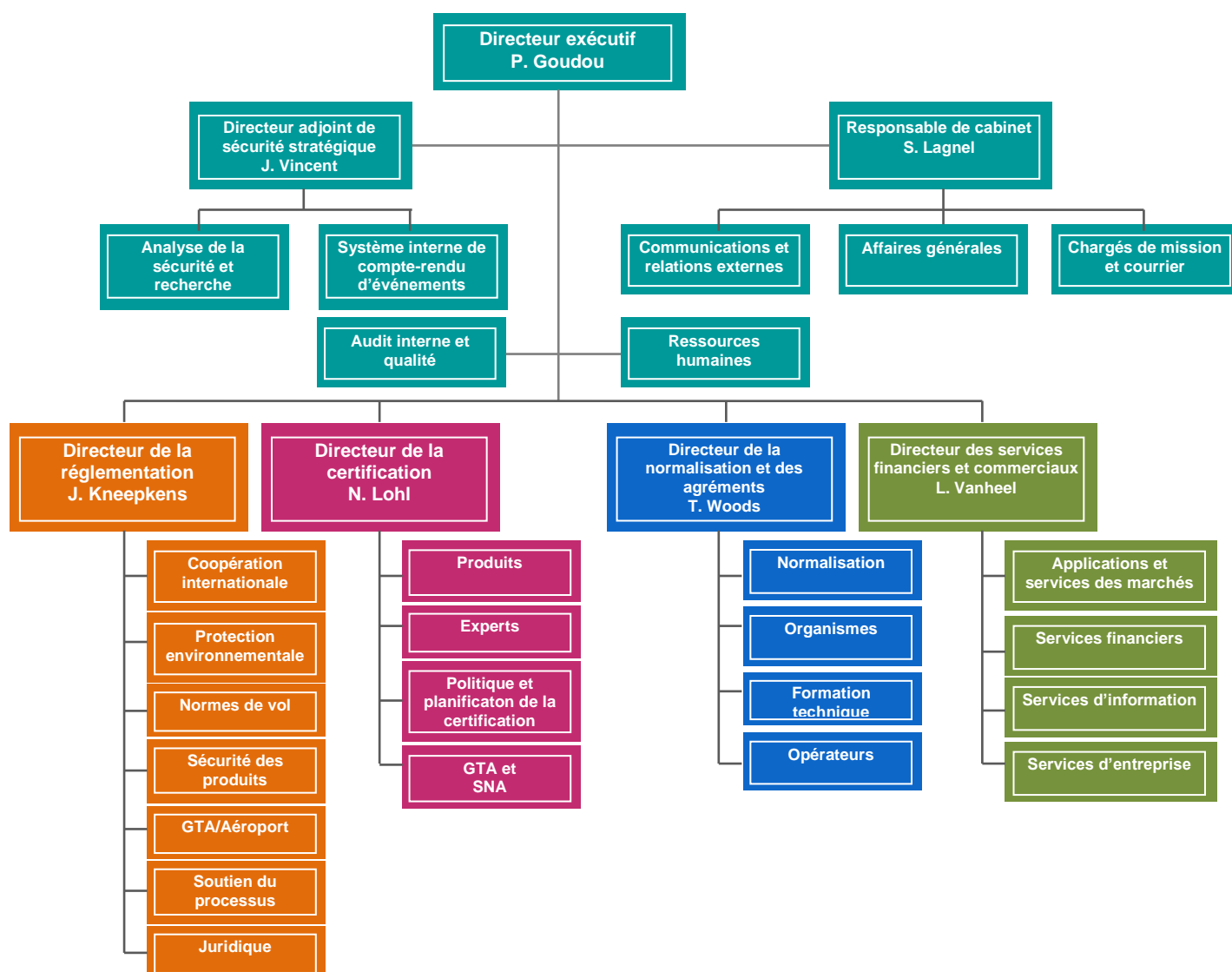
Le transport aérien constitue l'un des modes de transport les plus sûrs. Étant donné que le trafic aérien continue de croître, il est nécessaire que des efforts communs soient déployés au niveau européen en vue de maintenir la sécurité et la durabilité du transport aérien. L'Agence élabore des règles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

Nos tâches

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

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

Structure organisationnelle



État: avril 2012

Principaux événements 2011

Événement	Date
Organisé/co-organisé par l'AESA	
Atelier Opérations en présence de cendres volcaniques	20 janvier
Atelier de certification	21 janvier
Réunion JARUS/FAA/AESA	25 mars-3 avril
Lancement officiel du projet AESA/SESAR JU/ECTL	15 avril
Conférence UE-É.-U. 2011: «Renforcement de la sécurité aérienne mondiale: les difficultés à venir»	14-16 juin
Conférence annuelle sur la sécurité consacrée au maintien du contrôle, à la prévention de la perte de contrôle et à la récupération	4-5 octobre
Forum dédié aux autorités de réglementation et à l'industrie SAFA	19 octobre
Conférence européenne sur la sécurité des cabines	1-3 novembre
Atelier NAA/NSA Cendres volcaniques	2 novembre
Réunion de l'AESA-FAA sur les normes de vol	15-17 novembre
3 ^e Forum sur la coopération internationale de l'AESA	15 - 17 novembre
5 ^e Forum sur les aéronefs à voilure tournante	7-8 décembre
Organisé à l'OACI/niveau UE	
Gestion de la sécurité aérienne dans l'UE d'ici à 2020	26 janvier
Conférence de haut niveau sur la mise en œuvre du Ciel unique européen	3-4 mars
6 ^e salon des Journées aéronautiques européennes 2011 (Madrid)	30 mars-1 avril
Colloque de l'OACI consacré à l'industrie mondiale de la navigation aérienne	20-23 septembre
Ateliers de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs durables	18-20 octobre

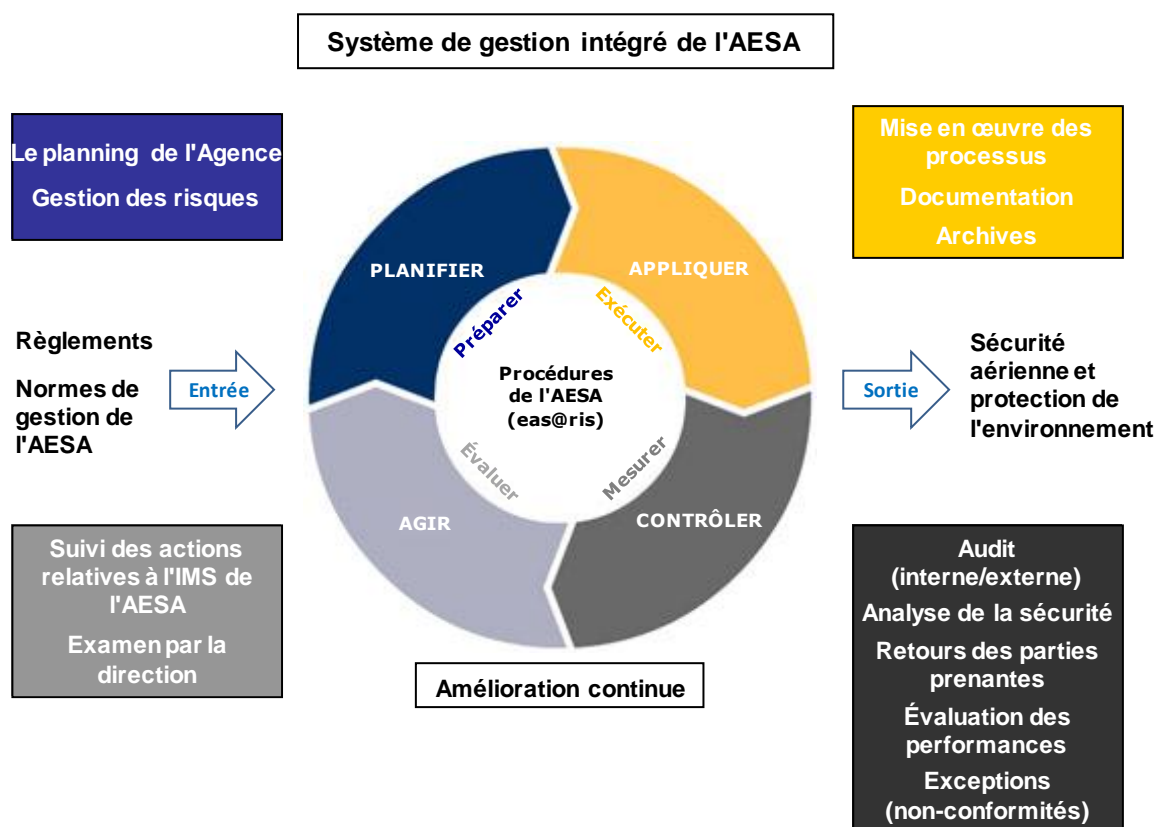
Contrôle interne et atténuation des risques

➤ Contrôle interne

En 2011, suite à la certification de son système de gestion intégré (IMS) selon la norme ISO9001:2008 en 2010, l'AESA a amorcé le cycle d'amélioration continue de son IMS dans l'optique de renouveler chaque année son certificat ISO9001.

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

L'IMS de l'AESA intègre pleinement le concept de «Contrôle interne», qui vise à garantir que les risques sont correctement atténués, de façon à accroître la capacité de l'Agence à atteindre ses objectifs opérationnels, de qualité, de conformité et financiers. Le système a été établi au moyen d'un cadre à quatre étapes fondé sur les meilleures pratiques appliquées par plusieurs organismes des secteurs privé et public.



➤ Atténuation des risques

L'Agence a également mis en œuvre un processus d'évaluation annuelle des risques, dont le but est d'identifier les risques de niveau élevé par macro processus. Les risques sont évalués en fonction de leur probabilité de survenue et de leur impact potentiel. Pour l'année 2011, le

tableau suivant présente les risques importants identifiés et les actions entreprises ou réalisées pour minimiser leur impact.

Risques	Principales actions d'atténuation réalisées/initiées en 2011
Processus de gestion	
L'Agence ou un membre de son personnel est déclaré coupable d'une infraction et/ou sa responsabilité civile/pénale est engagée.	Procédure et plan d'action permettant de faciliter les actions coordonnées lorsque l'Agence fait l'objet de poursuites pénales. Procédures administratives de la gestion des cas si l'AESA peut faire l'objet d'une demande de renonciation d'immunité de la part de procureurs. Politique de communication appropriée (stratégie à une voie). Définition d'un point de communication unique portée à la connaissance de tous dans l'Agence, des clients et tiers.
La réputation de l'Agence au sein de la Commission européenne ou du Parlement européen est dégradée en raison d'une réaction inappropriée à une situation de crise, de critiques/plaintes émises par des parties prenantes, d'allégations ou d'inadéquation à haut retentissement ou d'une perception négative de l'Agence.	Plan de communication de crise. Politique de communication appropriée (stratégie à une voie). Définition d'un point de communication unique portée à la connaissance de tous dans l'Agence, des clients et tiers.
Mise à disposition inadaptée de ressources par rapport aux tâches existantes et nouvelles (extension des compétences) de l'Agence.	Planification appropriée, système de prévision, système d'information pour identifier et justifier les ressources nécessaires. Mettre en évidence les liens entre les tâches et les ressources humaines/financières.
Processus de supervision de la sécurité de l'organisation et des produits	
Problèmes de sécurité non réglés au moment de la certification, de la validation, de l'agrément des conditions de vol causant l'écrasement d'un aéronef.	Procédures de travail efficaces pour les activités de certification, dont les contrôles appropriés. Capacité à fournir les pièces justifiant le travail réalisé en conservant les documents et les archives; Formation continue dispensée au personnel technique, afin d'assurer une compétence continue; Contrôle efficace des services fournis par les NAA.
Problèmes de sécurité non réglés causant l'écrasement d'un aéronef en raison de la non publication d'une directive de navigabilité ou d'actions correctives insuffisantes, délai de conformité non adapté spécifié par une navigabilité.	Procédures de travail efficaces pour l'acceptation d'autres moyens de conformité avec les directives de navigabilité, dont les contrôles appropriés. Capacité à fournir les pièces justifiant le travail réalisé en conservant les documents et les archives; Formation continue dispensée au personnel technique afin d'assurer une compétence continue; Système efficace de compte-rendu d'événements. Contrôle efficace des services fournis par les NAA.
Problèmes de sécurité non réglés causant l'écrasement d'un aéronef en raison d'une acceptation erronée d'autres moyens de conformité avec les directives de navigabilité.	Procédures de travail efficaces pour l'acceptation d'autres moyens de conformité avec les directives de navigabilité, dont les contrôles appropriés. Capacité à fournir les pièces justifiant le travail réalisé en conservant les documents et les archives; Formation continue dispensée au personnel technique afin d'assurer une compétence continue; Contrôle efficace des services fournis par les NAA.
Système de compte-rendu d'événements inadapté et traitement inefficace des comptes-rendus d'événements discréditant le maintien de la navigabilité des produits et entraînant des accidents ou événements graves prévisibles.	Promotion d'un système de compte-rendu d'événements et d'une «culture juste»; Système de compte-rendu efficace assurant la traçabilité de tous les événements et des actions importantes; Procédures de travail efficaces pour l'analyse des comptes-rendus d'événement et la spécification des actions nécessaires, dont les contrôles appropriés. Capacité à fournir les pièces justifiant le travail réalisé en conservant les documents et les archives; Formation continue dispensée au personnel technique afin d'assurer une compétence continue; Contrôle efficace des services fournis par les NAA.
Processus de soutien	
Événement susceptible d'altérer la sécurité des installations, la capacité du personnel à travailler, la disponibilité des données/de la documentation. (par ex.: incendie, attaque terroriste, épidémie grave, vol).	Système de sécurité efficace; Disposer d'une assurance appropriée; Sauvegarde des installations TI et stockage des données à distance pour faciliter un fonctionnement continu; Plan de continuité des activités; Plan d'intervention en cas d'épidémie grave.

Activités de l'Agence

1. Sécurité

a. *Stratégie de sécurité et EASP*

Objectif et périmètre d'action

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

La répartition des rôles entre les institutions européennes et les États membres, telle que décrite dans le règlement fondateur, souligne l'importance essentielle de la coopération pour garantir la mise en application de la gestion de la sécurité. Il existe un besoin réel d'assurer une approche régionale (à l'échelle de l'Europe) en matière de principes de gestion de la sécurité.

En raison de ce besoin et dans le souci de progresser, un Comité consultatif européen sur la sécurité aérienne (EASAC) a été instauré en octobre 2009, avec des représentants de la Commission européenne, de l'organe d'évaluation des performances (PRB), de l'industrie, d'Eurocontrol, des États membres et de l'AESA.

En 2011, les travaux de collaboration de ce comité ont bénéficié d'un appui considérable grâce à l'adoption de la Communication de la Commission européenne adressée au Conseil et au Parlement européen et établissant un système de gestion aéronautique pour l'Europe (la Communication), qui incluait l'EASP (programme européen de sécurité aérienne) en annexe. La deuxième édition du plan européen de sécurité aérienne (EASp) a été validée par le conseil d'administration au mois de décembre. Par conséquent, l'approche tripartite envisagée, englobant stratégie, programme et plan, s'est vue concrétisée.

Principales réalisations en 2011

➤ Le programme européen de la sécurité aérienne (EASP)

Faisant suite aux travaux effectués par l'EASAC afin d'élaborer un manuel d'utilisation du programme européen de sécurité aérienne (manuel de l'EASP), l'inclusion du Programme, restructuré de manière à s'aligner sur le format de l'OACI, en annexe de la Communication a établi les bases stratégiques et politiques nécessaires pour poursuivre les travaux et définir les objectifs pour les années à venir. Ainsi, la deuxième édition du plan européen de sécurité aérienne s'est inspirée de la première.

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

- un ensemble de politiques et d'objectifs (la stratégie), qui forme aujourd'hui la Communication
- un ensemble de règlements et d'activités visés par l'amélioration de la sécurité (le programme), présenté en annexe de la Communication susmentionnée;
- une sécurité de haut niveau entraînant l'analyse et le plan d'action correspondant (le plan de sécurité).

- Le plan européen de la sécurité aérienne (EASp)

Cette année s'est achevée avec la validation par le conseil d'administration de la deuxième édition du Plan européen de la sécurité aérienne (EASp). Il couvre la période comprise entre 2012 et 2015 et a été élaboré en suivant la méthodologie utilisée pour produire la première édition. Les principaux domaines à risque n'ont pas été modifiés.

À l'instar de la première édition, la deuxième aborde trois grands thèmes: les problèmes systémiques, opérationnels et émergents. Les risques identifiés dans ces domaines sont atténués par les actions de sécurité entreprises par les États membres, Eurocontrol, la Commission européenne, l'industrie et l'Agence. Il donc naturel que s'ensuive un travail de collaboration visant à rationaliser les activités et les efforts en vue de réduire davantage les taux d'accidents que nous enregistrons.

En outre, la deuxième édition comporte deux activités parallèles:

- a. Elle fournit un compte-rendu de l'état d'avancement des 91 actions en cours élaborées en 2010.
- b. Elle élargit la liste initiale des actions proposées dans la première édition en y intégrant 24 nouvelles actions. Ces nouvelles actions ont fait l'objet d'un examen par l'EASAC avant d'être incluses dans le cadre existant.

À ce jour, 23 États membres ont officialisé leur engagement à mettre en œuvre de manière volontaire le Plan de sécurité en désignant un point de convergence. Tout au long de l'année, un compte-rendu a été régulièrement transmis aux points de convergence afin de leur communiquer l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions du Plan de sécurité. Quinze (15) comptes-rendus ont été reçus à la date de publication du présent rapport.

La mise en œuvre volontaire a également été élargie aux États non membres de l'Union européenne mais membres de l'ECAC. Cinq (5) États ont désigné un point de convergence à la date de publication du présent document. Leur contribution sera sollicitée tout au long de 2012 pour mettre en œuvre et améliorer cette approche.

En résumé, le réseau d'action instauré par l'intermédiaire de la Communication fournit un socle politique à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité en Europe. L'EASP propose une orientation interne et l'EASp permet une actualisation régulière des actions. L'ensemble du système repose sur la coordination et la collaboration permanentes des acteurs impliqués afin de garantir l'actualité des efforts déployés.

b. Analyses et recherche en matière de sécurité

Objectif et périmètre d'action

L'AESA collecte et analyse les données afin de contribuer à améliorer les performances de sécurité du système aéronautique. Elle réalise des études, établit des rapports, suit les enquêtes sur les accidents, promeut des initiatives en matière de sécurité, et établit, utilise et diffuse des informations relatives à la sécurité.

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

- l'analyse de la sécurité: évaluations, réalisation d'études et établissement de rapports;

- les enquêtes: diffusion et suivi des recommandations en matière de sécurité, ainsi que développement de moyens de coopération;
- l'amélioration continue: facilite et promeut les initiatives de sécurité aérienne;
- la préparation, l'utilisation et la diffusion des informations découlant de fonctions techniques (rapports sur les défaillances, politique de gestion des facteurs humains, analyse promotionnelle des données de vol, système de gestion de la sécurité, promotion de la prévoyance et de la sécurité).

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

En 2011, un intérêt particulier a été porté à l'élaboration d'un système d'information sur les recommandations de sécurité, le développement et le déploiement progressif d'un système interne de compte-rendu d'événements et l'intégration de la section Informations de sécurité au sein du département IORS.

Principales réalisations en 2011

Analyse de la sécurité

- Utilisation productive des données de sécurité

L'extension de l'utilisation des données de sécurité a généré des bénéfices, les activités étant axées sur la détermination des tendances et des précurseurs, en vue de prévenir des accidents futurs. Des arrangements internationaux pour le partage des données ont fait l'objet d'un débat dans le but d'intensifier la coopération. De nouveaux outils ont été fournis pour accroître la disponibilité des données de sécurité au sein de l'Agence.

En ce qui concerne l'accord de coopération entre l'Agence et EUROCONTROL, l'un des objectifs premiers de ce dernier consiste à élargir le rapport annuel sur la sécurité (ASR) afin d'y inclure un composant GTA. De plus, un coordinateur du «réseau d'analyse» a été recruté, ce qui implique que le projet a pris forme en 2011.

Des efforts ont également été déployés pour renforcer la politique de l'Agence en matière de protection des informations de sécurité et l'application d'une «culture juste».

- Système interne de compte-rendu d'événements (IORS)

Un travail conséquent a été produit en 2011 pour finaliser le système interne de compte-rendu d'événements. La phase pilote de l'IORS a été initiée en octobre et le déploiement complet du système est prévu pour début 2012.

L'IORS a également centralisé la gestion de tous les événements liés à la sécurité tout en reprenant le traitement du compte-rendu du Formulaire 44 issu de l'Analyse de la sécurité, en élaborant une base de données d'événements et un traitement harmonisé des événements, en accord avec les consignes et les politiques de travail en place.

Ces travaux ont culminé avec le nouveau système en boucle fermée, dit Outil de flux de travail de l'IORS, qui a commencé à enregistrer la réception de comptes-rendus transmis par quatre des premiers organismes initiateurs de comptes-rendus à la fin de l'année 2011.

Suite à l'introduction progressive de l'Outil de flux de travail de l'IORS, un programme de communication intensif, impliquant l'organisation de trois ateliers, un mini-site externe dédié et une intensification de la participation aux autres réunions, ateliers et conférences, a été

entrepris. Des modules de formation propres à l'IORS ont été créés et, à la fin de l'année, plus de 250 personnes avaient suivi une formation.

En termes de ressources, suite à la mise en place de ce département en 2010, deux chargés de compte-rendu d'événements ont été recrutés au premier trimestre 2011 afin d'assurer la gestion des aspects techniques. Un assistant technique les a ensuite rejoints au cours du dernier trimestre pour intensifier les activités de communication et de soutien.

- Informations de sécurité

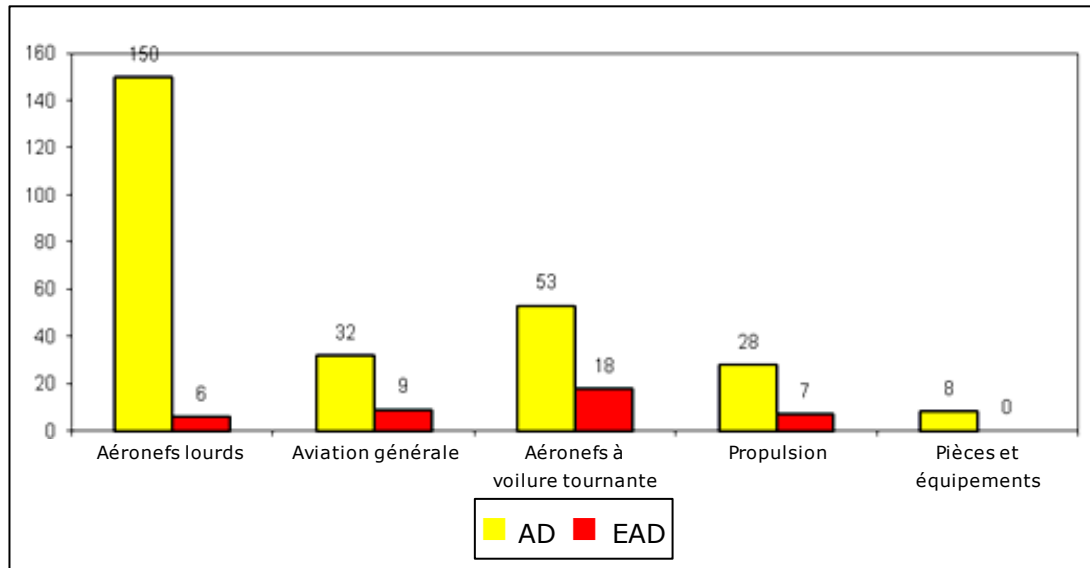
Le transfert de la section Informations de sécurité dans la Direction E (E6-IORS) a été finalisé à la fin du premier semestre 2011.

La section Informations de sécurité participe à la supervision du maintien de la navigabilité des produits, des pièces et des équipements, conçus ou en service dans les États membres de l'UE et les pays associés.

Cette section est chargée d'émettre et de diffuser les consignes de navigabilité (AD), les consignes de navigabilité d'urgence (EAD) et les bulletins d'informations de sécurité (SIB), ainsi que de publier les AD, les EAD et les SIB émis par les autorités étrangères de l'État de conception et adoptés en Europe. Le portail de publication des AD est accessible sur <http://ad.easa.europa.eu/>.

Les AD relatifs aux appareils A380 lourds bénéficient d'une importante visibilité médiatique et l'Agence a mis l'accent sur l'encadrement et la gestion de leur délivrance.

En 2011, le nombre de publications émises par cette section est le suivant: 271 AD et 40 EAD. Les détails correspondants sont présentés dans l'histogramme ci-après:



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

- La coopération dans les enquêtes

L'une des principales réalisations en 2011 fut le développement du logiciel du système d'information relatif aux recommandations de sécurité qui vise à regrouper toutes les recommandations dans un répertoire central européen. En parallèle, l'AESA a traité 118 recommandations de sécurité entrantes, a clôturé 75 recommandations ouvertes et a

actualisé le traitement de 132 recommandations en cours. 80 rapports d'enquête préliminaires ont été commentés conformément au règlement UE n°996/2010. Le suivi des accidents importants ou des incidents graves de l'aviation civile survenus en 2011 a concerné :

- L'accident du vol Spanair MD-82, EC-HFP, à l'aéroport de Madrid Barajas le 20 août 2008;
- Le rebondissement à l'atterrissage du vol MD-11, D-ALCQ à Riyadh le 27 juillet 2010;
- La panne de moteur non maîtrisée de l'Airbus A380, VH-OQA Rolls Royce Trent 900, le 04/11/2010;
- La perte de coque de l'Airbus A330 F-GZCP au-dessus de l'Atlantique le 01/06/2009;
- Le décrochage de l'ATR 42 N902FX en approche le 27/01/2009 à Lubbock Preston;
- L'accident d'incendie en soute sur le B-747-400F, N571UP, à Dubaï, EAU, le 3 septembre 2010;
- Aérospatiale (Eurocopter) AS332 L2 Super Puma, G-REDL, 11 nm NE de Peterhead, Écosse, Royaume-Uni, le 1^{er} avril 2009.
- Cendres volcaniques

2011 a connu plusieurs épisodes de cendres volcaniques dangereuses qui ont durement éprouvé la sécurité aérienne. Plus particulièrement, les éruptions en Islande et au Chili ont été des événements majeurs. Les difficultés rencontrées en matière de sécurité aérienne européenne à la suite de l'éruption du volcan islandais Grímsvötn ont démontré la capacité des Agences à contribuer à la mise en place d'une réaction européenne coordonnée.

Les enseignements tirés d'une grave éruption survenue en 2010, associés aux travaux du groupe opérationnel de l'OACI délégué à la gestion des cendres volcaniques (IVATF) et de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise (EACCC) , ont contribué à faciliter la gestion de l'événement de 2011.

L'AESA a poursuivi son travail d'élaboration de conseils appropriés à l'évaluation des risques par l'intermédiaire de l'analyse de données de sécurité pertinentes. À cette fin, l'AESA a animé deux ateliers consacrés aux cendres volcaniques en 2011. Le premier, un atelier Opérations en présence de cendres volcaniques, a passé en revue les méthodologies d'évaluation des risques applicables aux aléas naturels en général et aux éruptions volcaniques en particulier. Le deuxième, un atelier NAA/NSA Cendres volcaniques tenu en novembre, a permis aux administrations, aux agences et aux autorités d'échanger leurs vues en matière de politique, de planification et d'évaluation des risques concernant les éruptions volcaniques afin d'améliorer l'harmonisation et la normalisation de la réactivité des systèmes aéronautiques face à des éruptions volcaniques en Europe.

- Initiatives en matière de sécurité fournissant des résultats

Les trois piliers de l'ESSI, à savoir l'ECAST, l'EGAST et l'EHEST, associés à l'EASp en 2010, ont poursuivi la mise en œuvre de leurs programmes de travail respectifs sous l'égide du plan européen de sécurité aérienne (EASp). Ces équipes sont composées de partenariats fondés sur le volontariat entre les autorités de réglementation et l'industrie, et participent au développement de produits destinés à améliorer la sécurité en ciblant les risques les plus conséquents pour la sécurité.

L'équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale (ECAST), l'équipe européenne pour la sécurité des hélicoptères (EHEST) et l'équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale (EGAST) ont contribué à mener de nouvelles actions dans le cadre de l'EASp et ont développé en 2011 des supports de promotion de la sécurité supplémentaires, utilisables

immédiatement par les parties prenantes et disponibles sur le site web de l'ESSI: <http://easa.europa.eu/essi/index.html>.

En outre, une concentration des efforts sur les petits opérateurs et l'aviation générale, un domaine commun à l'EGAST et l'EHEST, a été décidée. Sur le plan international, la coopération a été renforcée avec l'équipe américaine pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST), l'équipe internationale pour la sécurité en hélicoptère (IHST) et le comité de pilotage conjoint de l'aviation générale (GA-JSC) de la FAA.

- Gestion des performances de sécurité

Le fonctionnement de l'organe d'examen des performances (PRB) implique une coopération avec l'Agence dans la mesure où le système de performance inclut la sécurité. Les principaux domaines de coopération sont les suivants: définition des indicateurs de performance clés, évaluation des plans de performance nationaux et des rapports annuels du PRB. Cette coopération a été formalisée par un protocole d'accord (DCI) signé entre l'Agence et les responsables du PRB en février 2011. L'AESA a contribué aux réalisations suivantes en 2011: évaluation des plans de performance nationaux et du FAB; adoption par le directeur exécutif des AMC (moyens acceptables de conformité) applicables aux KPI de sécurité pour la RP1 (période de relevé 1); et coopération avec la PRU pour élaborer une approche de réglementation de la RP2, en particulier les aspects de sécurité.

Cette coopération stratégique et cruciale nécessite des ressources proportionnelles.

- Progression de la sécurité au niveau international

Les 4 et 5 octobre 2011, l'AESA a animé une Conférence annuelle sur la sécurité consacrée au thème suivant: Maintien du contrôle - Prévention de la perte de contrôle et récupération. Il s'agit là de l'un des principaux domaines à risque identifiés par le plan européen de sécurité aérienne (EASp). Nombre de facteurs de risque contribuant à la perte de contrôle ont été évoqués, notamment les facteurs humains, l'analyse de la sécurité, l'enquête sur les accidents, la formation, la recherche, les questions relatives aux essais de vol, etc. Cette conférence a également permis d'identifier un certain nombre d'actions de suivi, qui ont été intégrées à l'EASp.

L'AESA, de concert avec ses organismes partenaires, la Commission européenne, Eurocontrol et SESAR Joint Undertaking, dans le cadre de l'interopérabilité mondiale, a présenté en septembre 2011 l'approche européenne de GTA à l'échelle mondiale lors du colloque sur la navigation aérienne mondiale (GANIS) qui s'est tenu à Montréal.

Recherche

➤ Planification des recherches pour l'avenir

En tenant compte des priorités essentielles du plan européen de la sécurité aérienne et du programme thématique du groupe européen de partenariat pour la recherche aéronautique (EARPG), l'Agence a consolidé en 2011 ses besoins et ses demandes de nouvelles propositions de projets et intégré le retard accumulé au cours des années précédentes dans l'ambitieux Plan de recherche AESA 2012-2014. Ce plan comprend des propositions et demandes de projets issues du programme de réglementation, des projets suggérés par les recommandations de sécurité, des propositions formulées par l'ESSI, les directions de la certification et de la réglementation, et le groupe consultatif européen sur les facteurs humains (EHFAG).

L'Agence coopère étroitement avec la Commission européenne en ce qui concerne les activités de recherche communautaires ayant un impact sur le système de l'AESA (septième programme-cadre (PC7), sous-thème 7.1 Aéronautique et transport aérien). Dans ce contexte, l'Agence a élaboré des principes élémentaires qui monopolisent la participation du personnel de l'AESA aux comités d'évaluation des programmes-cadres européens et aux conseils consultatifs des projets.

De plus, l'AESA a établi une interface avec les initiatives technologiques à grande échelle SESAR et CLEAN SKY. Au cours de l'année 2011, l'Agence a également participé à la création du nouveau Conseil consultatif pour la recherche aéronautique et l'innovation en Europe (ACARE). L'Agence a collaboré au développement d'un calendrier de recherche et d'innovation stratégique (SRIA) en prenant la responsabilité de co-présider le groupe de travail sur la sûreté et la sécurité et en apportant sa contribution aux autres groupes de travail du SRIA.

Une liste des études et projets de recherche réalisés en 2011 est fournie en **annexe 2**.

2. Réglementation

Objectif et périmètre d'action

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

Principales réalisations 2011

➤ Programme de réglementation

En 2011, l'Agence a poursuivi ses activités de rédaction de la législation et des assouplissements y afférents applicables à la première et à la deuxième extension. La production de règles de navigabilité (sécurité et protection de l'environnement) en temps utile a encore posé de grandes difficultés en 2011.

L'Agence a finalisé vingt tâches de réglementation. La liste complète des décisions, avis et NPA publiés en 2011 est fournie en **annexe 3**.

➤ Navigabilité et protection de l'environnement

L'Agence a publié plusieurs NPA importants relatifs à la sous-traitance des services techniques, à l'adaptation du règlement (CE) n°2042/2003², à la protection des avions lourds contre les faibles niveaux de carburant et l'épuisement du carburant, à la protection contre le givre des aéronefs lourds et des turbomoteurs, et pour mettre à jour les CS de navigabilité conformément aux réglementations interdisant l'utilisation du halon. En outre, l'Agence a apporté des améliorations aux documents d'orientation concernant la règle applicable aux produits modifiés, stipulée dans la partie-21, qui ont été pleinement harmonisés avec les documents américains et canadiens.

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

➤ Extension du périmètre d'action

- Exploitation aérienne et licences de pilote

L'Agence a poursuivi son travail conformément aux huit ensembles de travaux prioritaires convenus en septembre 2009. Les ensembles de travaux ont été alignés sur les NPA et la nouvelle structure de règle proposée, en tenant compte en particulier des progrès effectués, des ressources internes et externes disponibles et des compétences qui leur correspondent, de même que la restructuration des exigences techniques OPS.

Dans ce contexte, l'Agence a centré ses efforts sur la finalisation des CRD et des avis à venir pour la première extension. Les 4 premières annexes du règlement relatif au personnel

² Règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission, du 20 novembre 2003, relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, JO L 315/1.

navigant (partie-FCL, partie-MED, conditions de conversion des licences nationales et d'acceptation des licences de pays tiers) ont été publiées au Journal officiel en novembre 2011. Les moyens acceptables de conformité et les documents d'orientation y afférents ont été publiés sous forme de décisions de l'Agence sur son site Internet en décembre 2011. Tous les CRD OPS ont été publiés en 2011, ainsi que l'avis relatif aux exigences applicables aux autorités et aux organismes et l'avis relatif aux exploitations de transport aérien commercial.

Au sortir de 5 années de travail de réglementation, l'Agence a publié l'avis suggérant l'intégration du concept de données de conformité opérationnelle (OSD) à la partie-21 et à d'autres règles de mise en œuvre. En ce qui concerne la mise en œuvre des OSD, deux NPA ont été publiés pour proposer des spécifications de certification applicables à la formation à la qualification de type des équipages de cabine et aux LMER.

- Sécurité des aérodrômes, gestion du trafic aérien et services de navigation aérienne

Dans le domaine de la GTA, l'Agence a activement soutenu la Commission lors du processus d'adoption de quatre règles de GTA différentes: octroi de licences ATCO, supervision de la sécurité GTA/SNA et exigences communes, et exigences communes relatives à l'utilisation de l'espace aérien dont la première sous-partie est consacrée à la version 7.1 d'ACAS II. Une fois l'avis relatif à la partie B des SERA (Règles de l'air européennes normalisées) publié (octobre 2011), l'Agence a maintenu son effort d'assistance à la Commission, notamment pour la préparation de la structure intégrée des parties A et B des SERA. En outre, afin d'appuyer la mise en œuvre du système de performance SES, l'Agence a publié des AMC/GM relatifs aux SKPI (IR de performance de GTA).

L'élaboration des règles de mise en œuvre applicables à la sécurité des aérodrômes a donné lieu à la publication du NPA correspondant en décembre 2011, qui s'inscrit pleinement dans le calendrier prévisionnel d'adoption des IR d'ici à 2013, selon les termes du BR.

- Mise en œuvre du programme de travail de réglementation 2011: interface avec les organismes

En mettant en œuvre son programme de travail 2011, la direction de la réglementation a renforcé son interface avec EUROCONTROL, SESAR et l'OACI.

Les tâches potentielles de l'Agence en lien avec le programme SESAR ont été estimées conséquentes. Aussi, l'Agence n'a conclu avec SESAR Joint Undertaking aucun accord relatif au financement des travaux potentiels.

La Commission européenne a invité l'Agence à préparer, sous forme de nouvelle tâche et en étroite coopération avec EUROCONTROL, l'évaluation de l'altitude de transition harmonisée dans l'espace aérien européen (HETA).

L'Agence a contribué activement à développer, conjointement avec la Commission et EUROCONTROL, les indicateurs clés de performance de sécurité pour mettre en œuvre ce programme, et a adressé à la Commission une proposition de modification du règlement n°691/2010 en conséquence.

3. Supervision

a. Supervision de la sécurité des produits

Objectif et périmètre d'action

L'agence est responsable de la certification en matière de navigabilité et de la certification du type environnemental des produits, des pièces détachées et des équipements aéronautiques. Cette responsabilité inclut la certification initiale de nouvelles conceptions-types, ainsi que toute une série d'activités connexes, telles que les certifications de type supplémentaires, l'approbation de modifications apportées au certificat de type et de solutions de réparation. De plus, elle couvre également les activités visant à assurer le maintien de la navigabilité des produits, des pièces détachées et des équipements certifiés tout au long de leur cycle de vie opérationnel. Cela comprend une réactivité sans retard inutile en cas de survenance d'un problème de sécurité, ainsi que l'émission et la diffusion des informations impérativement applicables.

Le principal objectif était de préparer la mise en œuvre des nouvelles compétences, notamment le concept de données de conformité opérationnelle (OSD), et d'améliorer la fonction de maintien de la navigabilité de l'Agence.

Principales réalisations en 2011

En 2011, l'Agence a poursuivi l'adaptation de son organisation afin de mieux répondre aux défis à venir, résultant de la mise en œuvre de nouvelles compétences et du système interne de compte-rendu d'événements (IORS). Dans ce contexte, le tout nouveau service de GTA/SNA de la direction de la certification, qui aura la charge de l'ensemble des enquêtes et de la supervision des systèmes utilisés pour fournir les services de GTA/SNA à l'échelle paneuropéenne (par exemple, EGNOS, Galileo, IRIS, systèmes utilisés par les gestionnaires du réseau de GTA européen, futurs systèmes développés avec SESAR) est entré en fonction avec l'arrivée de 2 éminents spécialistes de la GTA/SNA au sein de l'équipe. Enfin, à la lumière du concept de données de conformité opérationnelle (OSD), qui permettra d'intégrer l'évaluation des éléments opérationnels au processus de certification initiale des produits aéronautiques, le service des experts et le service des normes de vol ont fusionné.

L'Agence a promu de manière active sa coopération et a amélioré sa communication avec les parties prenantes par le biais d'un certain nombre d'événements spécifiques. Pour la première fois, un atelier de certification en présence d'industriels a été organisé en janvier 2011.

En ce qui concerne les aspects de coopération internationale, de grandes étapes ont été franchies en 2011. Suite à l'entrée en vigueur de l'accord conclu le 1^{er} mai entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne sur la coopération en matière de réglementation de la sécurité de l'aviation civile, les procédures de mise en œuvre technique (TIP) applicables à la certification de navigabilité et à la certification environnementale ont été adoptées par le Conseil de supervision de la certification le 5 mai. En outre, la TIP de l'accord bilatéral de sécurité aérienne signé par l'UE et le Canada a également été adoptée en septembre par le comité sectoriel conjoint sur la certification.

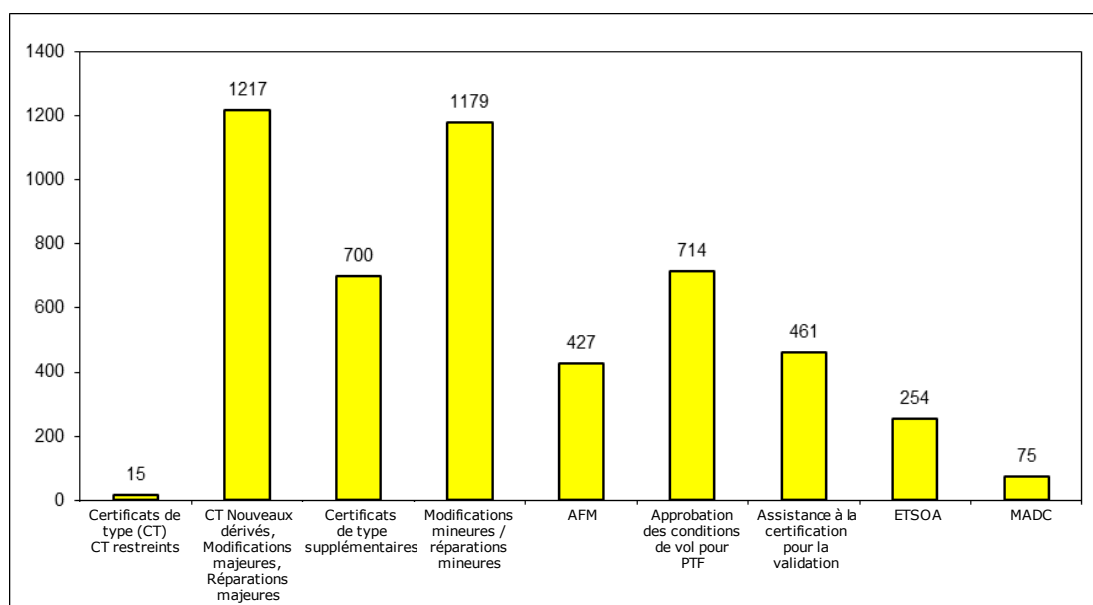
Enfin, après la mise en place du cadre général des programmes de stage au sein de l'AESA l'année dernière, le 1^{er} programme de stage de l'AESA a été initié en octobre 2011 en vue de

susciter l'intérêt des jeunes diplômés universitaires qualifiés et des étudiants de premier cycle.

➤ **Certification du type navigabilité et environnementale des produits, des pièces et des équipements aéronautiques**

- Tendances des demandes reçues

Le nombre de nouvelles demandes transmises à l'Agence pour la certification de navigabilité et environnementale en 2011 (5 042) est resté stable. Les demandes de certification d'une nouvelle conception-type ont été reçues pour divers produits aéronautiques, notamment le jet d'affaires long courrier Super Mid-Sized Falcon SMS de Dassault Aviation, les hélicoptères lourds AW169 et AW189 d'AgustaWestland, le turboréacteur Silvercrest de SNECMA, les ballons de série GB de Cameron Balloons Ltd ; sans compter un grand nombre de demandes issues du secteur de l'aviation générale et concernant principalement les avions ultralégers. L'histogramme présente une répartition de la nature des demandes reçues :



Il est à noter que de nouveaux projets issus de pays émergents (Chine, Inde) sont attendus pour 2012.

- Programmes de certification majeure de type pluri-annuel en cours

L'exécution de nombreux projets pluriannuels de certification de type s'est poursuivie en 2011, notamment avec l'A350 d'Airbus, l'A320neo d'Airbus (visant à réduire la consommation de carburant et donc à améliorer la performance et l'efficacité de l'aéronef), l'A400M de transport militaire d'Airbus, les jets d'affaires EMB-545/550 d'Embraer, le jet régional de Mitsubishi, le MRJ-200 et le Superjet 100 de Sukhoi.

- Nombre de certificats émis

En 2011, 3 823 certificats ont été émis. Des certificats de type ont été octroyés entre autres pour le TP400-D6, le premier grand moteur à turbopropulseur certifié par l'AESA, les versions cargo et passager du B747-8 de Boeing, et le Dreamliner B787-8 de Boeing.

➤ **Maintien de la navigabilité**

- Accident de la compagnie Qantas

Depuis la panne de moteur non maîtrisée, survenue sur un aéronef A380 exploité par la compagnie Qantas Airlines en novembre 2010, la progression de l'enquête, la poursuite de l'évaluation des données de fabrication et l'analyse des contraintes supplémentaires, ainsi que d'autres mesures de sécurité ont donné lieu à l'annulation de la consigne de navigabilité (n°2010-0242R1) relative aux inspections obligatoires des structures à haute pression/pression intermédiaire sur les moteurs de série Trent 900 en mars 2011.

- Problème des sièges Koito

En ce qui concerne la falsification des résultats de test des sièges par Koito Industries Ltd (Japon) au début de l'année 2010, l'AESA et la FAA ont développé leurs actions obligatoires respectives de façon harmonieuse. Les consignes de navigabilité de l'AESA et de la FAA (EASA AD n°: 2011-0098, FAA AD n°: 2011-12-01) ont été publiées en juin et sont entrées en vigueur le 1^{er} août.

➤ **Tâches de certification liées aux exploitations**

Dans ce domaine, l'Agence a préparé la mise en œuvre de la 1^{ère} extension des compétences, en participant aux activités de réglementation de l'AESA (élaboration des NPA, des CRD et des spécifications de certification) et en appuyant l'acceptation du concept d'OSD par les NAA européennes et leurs homologues internationaux, tels que la FAA et la TCCA. En outre, les nouveaux programmes du MRB ont été exécutés et la conformité opérationnelle impliquant de nouvelles technologies (EVS) et procédures a fait l'objet d'une évaluation. Une amélioration des éléments opérationnels du système européen de compte-rendu d'événements est prévue pour 2012.

b. Agréments d'organisme

Objectif et périmètre d'action

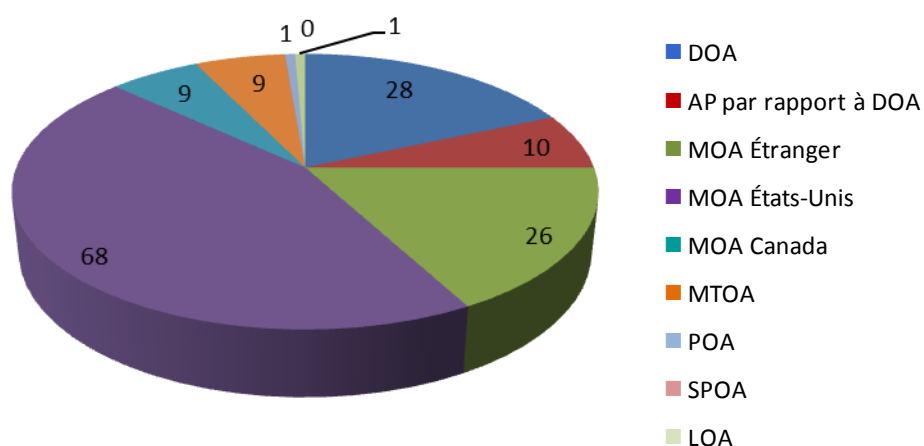
L'AESA assume la responsabilité de l'agrément des organismes de conception indépendamment de leur localisation, ainsi que des organismes de production, de maintenance, de formation à la maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité établis en dehors du territoire des États membres. Ceci comprend également l'agrément d'organismes de production établis hors du territoire d'un ou de plusieurs États membres, à sa/leur demande. En 2011, les activités d'agrément d'organisme au sein de l'objectif initial de l'Agence ont atteint un niveau de maturité, tant sur le plan de l'activité que sur des méthodologies.

Outre ce champ d'application initial, de nouvelles compétences spécifiques ont été affectées à ce service. La section GTA/SNA est tenue d'assister la Commission dans la supervision de la fonction de gestionnaire du réseau d'Eurocontrol. Il lui revient également de se préparer à prendre la direction de la supervision du système EGNOS et de l'agrément des écoles de formation ATCO extérieures à l'Europe. La section FCLOA a pris toutes les mesures nécessaires pour se préparer à assurer l'agrément et la supervision des organismes de formation agréés pour la formation au pilotage et les centres aéromédicaux, situés hors des États membres de l'AESA, à compter de 2012.

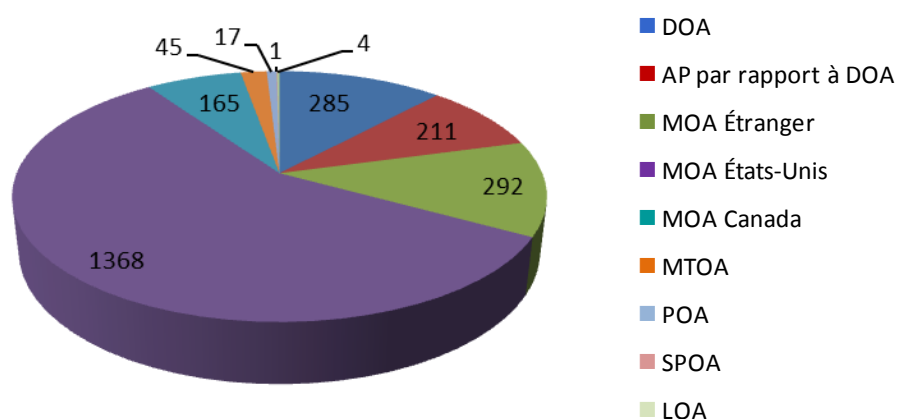
Principales réalisations en 2011

Les activités d'agrément d'organismes ont suivi une croissance constante en 2011, dont les agréments d'organismes de conception (DOA)/procédures alternatives (AP) à DOA, les agréments d'organisme de production (POA) et les agréments d'organisme de maintenance/maintien de la navigabilité (MOA/COA). La charge de travail en matière de surveillance de l'agrément de production européen unique d'Airbus (SPOA) a légèrement augmenté, y compris en dehors de l'Europe. Les chiffres se rapportant aux agréments d'organismes se présentent comme suit:

Nouveaux organismes agréés en 2011



Organismes agréés au 31 décembre 2011



➤ Agréments d'organisme de conception

Au 31 décembre 2011, le nombre total de DOA délivrés atteignait 285, dont 218 gérés en interne par l'Agence. Les 67 autres par les NAA. 76 organismes étaient en cours d'évaluation initiale pour le DOA et 42 pour l'AP par rapport au DOA. L'internalisation des activités a atteint l'objectif prévu. 21 organismes supplémentaires ont été placés sous la responsabilité de chefs d'équipe de l'AESA en 2011, dont 7 DOA et 14 AP par rapport au DOA. D'autres

transferts peuvent avoir lieu si les NAA décident d'arrêter leurs activités ou si l'extension du périmètre d'action concernant les DAO l'exige.

➤ **Agréments d'organismes de production**

Au cours de l'année 2011, 17 POA de l'AESA ont été délivrés à des organismes de production étrangers et 1 POA unique a été délivré à Airbus. En outre, l'AESA a continué à délivrer des certificats de navigabilité à l'exportation pour les aéronefs fabriqués par des organismes POA de l'AESA en Chine et par Airbus au titre du SPOA en Europe. L'AESA a également contribué à mettre en œuvre les accords bilatéraux UE-É.-U. et UE-Canada dans le domaine de la production.

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

Dans le domaine des agréments d'organisme de maintenance/de maintien de la navigabilité, l'AESA commence à sous-traiter, dans la plupart des cas, les enquêtes techniques et la surveillance continue des organismes aux NAA des États membres. Un nombre limité d'agréments est pris en charge par les experts internes de l'Agence, afin de maintenir et de développer l'expertise et pour gérer de manière efficace les activités prises en charge par les NAA. L'AESA a contribué à la préparation d'une transition sans heurt des accords bilatéraux de maintenance existants aux nouveaux accords bilatéraux UE-États-Unis. Le premier agrément de CAMO étranger a été délivré par l'AESA en 2011.

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

Au cours de l'année 2011, la section FCL OA a commencé à coordonner ses activités avec celles des principales NAA et à apporter son assistance pour résoudre les divers problèmes liés à la réglementation à paraître. Les processus de mise en œuvre des FCL OA ont été définis. Des consignes de travail et des documents d'orientation ont été produits pour les organismes de formation des pilotes et les centres aéromédicaux. Plusieurs chefs d'équipe FCL OA ont été recrutés. En outre, les spécifications techniques et les estimations de la charge de travail à externaliser ont été finalisées. En décembre 2011, les entités qualifiées pour les organismes de formation des pilotes et 3 NAA chargées de la surveillance des centres aéromédicaux ont été sélectionnées.

➤ **Agréments de GTA/SNA**

La section Agréments d'organisme de GTA/SNA a été créée en mai 2011. L'activité principale de cette nouvelle section a consisté à coordonner ses actions avec celles de la Commission et d'Eurocontrol pour exécuter la supervision du gestionnaire du réseau. Les termes de cette coordination ont été présentés au comité du Ciel unique dans le cadre d'un atelier.

Une activité parallèle a été initiée afin de préparer la section à prendre la direction de la supervision du fournisseur du système EGNOS, l'ESSP. Cette activité a consisté à organiser des réunions de supervision avec les autorités françaises et belges et à participer aux audits. La nouveauté de cette section et de ses objectifs a impliqué l'élaboration de nouveaux processus, formulaires et procédures, de même que le recrutement de nouveaux effectifs.

c. Inspections des États membres

Objectif et périmètre d'action

L'Agence apporte son soutien à la Commission européenne en effectuant un suivi de l'application uniforme et effective de la réglementation de l'Union par les NAA des États

membres, à travers des inspections de normalisation. Ces inspections peuvent également inclure des enquêtes menées dans des entreprises ou associations d'entreprises, sous la supervision des NAA inspectées.

Dans les domaines de la navigabilité initiale et du maintien de la navigabilité, l'Agence supervise la conformité des NAA par rapport aux exigences du règlement fondateur et des règles de mise en œuvre y afférentes, conformément au cadre établi par le règlement de la Commission (CE) n°736/2006.³ Dans les domaines des opérations aériennes (OPS), de l'octroi de licence d'équipage de vol (FCL) et des systèmes de formation par simulateur de vol (FSTD), l'Agence réalise des inspections de normalisation, afin d'assurer une transition sans heurt et d'éviter des lacunes en matière de sécurité jusqu'à l'adoption des règles de mise en œuvre européennes à venir. Les exigences de navigabilité communes (JAR) initiales et, pour ce qui concerne les opérations de transport commercial aérien par avion, les exigences du règlement du Conseil (CEE) n°3922/91⁴ («EU-OPS») restent applicables.

Dans le domaine de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (GTA/SNA), la publication de plusieurs règles de mise en œuvre entre août et décembre 2011 a ouvert la voie à l'exécution d'inspections de normalisation par l'AESA dans ce domaine.

Principales réalisations en 2011

➤ **Le pied d'égalité**

En 2011, l'objectif de la normalisation a englobé 46 pays: les 31 «États AESA» plus 15 États signataires d'un accord de collaboration (WA) avec l'AESA. Au cours de l'année, des inspections ont été réalisées dans 27 «États AESA» et dans 6 «États WA». La normalisation s'est poursuivie pour associer l'ensemble des inspections sectorielles d'un même pays, afin de fournir à la Commission européenne une «vue d'ensemble» cohérente dans tous les domaines techniques. Il en ressort que la plupart des inspections régulières effectuées en 2011 ont été planifiées et réalisées en tant «qu'inspections associées».

➤ **Groupe d'inspecteurs**

L'AESA s'engage à associer des inspecteurs détachés par les NAA à ses équipes d'inspection, afin de tirer profit de leurs compétences et de leur expérience pratique, et d'établir et de diffuser une compréhension commune des exigences applicables à travers des NAA (normalisation proactive). En 2011, 96 membres de l'équipe ont reçu l'appui d'inspecteurs détachés par les NAA (58 %). Cinq cours de formation initiale des inspecteurs de normalisation ont été dispensés, dont 2 ciblaient spécifiquement la communauté de GTA/SNA en prévision du futur élargissement des activités de normalisation. Plus de 80 nouveaux inspecteurs, intervenant principalement dans les domaines GTA/SNA, FCL, OPS et FSTD, ont été formés.

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

⁴ Le règlement (CE) n°859/2008 de la Commission du 20 août 2008, modifiant le règlement (CEE) n°3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, JO L 254/1.

➤ **Résultats principaux de la normalisation**

En 2011, 107 inspections de normalisation ont été réalisées⁵, à savoir:

Type d'inspection	AIR	OPS	LIST	MEST	FSTD
Normale	20	17	18	18	8
Suivi	4	4	3	2	0
Ad hoc	4	7	1	1	0
Total	28	28	22	21	8

Remarque: en 2011, les activités de normalisation de la navigabilité initiale et du maintien de la navigabilité ont fusionné en un seul type d'activité : Navigabilité (AIR).

On obtient un total de 781 conclusion, dont 738 ont été classées dans la catégorie non-conformité, nécessitant en conséquence un plan d'actions correctives à soumettre et à réaliser par les NAA inspectées. Environ 26 % de l'ensemble des conclusions ont été classifiées comme présentant des défaillances importantes, susceptibles d'engendrer des préoccupations en matière de sécurité, à défaut d'être dûment corrigées.

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

➤ **Réunions de normalisation**

En 2011, le département de la normalisation a organisé 9 réunions auxquelles ont assisté 442 représentants des NAA au total. Les réunions de normalisation se sont révélées être un outil efficace pour parvenir à un niveau plus élevé de compréhension commune et d'interprétation des exigences applicables. Les conclusions de chaque réunion sont partagées avec la direction de la réglementation, de sorte que celles qui sont reconnues comme un matériau réglementaire potentiel pourront faire l'objet d'un développement ultérieur. L'Agence a décidé d'augmenter la fréquence des réunions de normalisation, au regard des retours positifs reçus par les NAA.

➤ **Une amélioration continue du processus de normalisation**

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

Néanmoins, l'Agence vise à mettre en œuvre une amélioration continue de la qualité, de l'efficacité et de la rentabilité du processus. À cette fin, un certain nombre de mesures ont déjà été mises en place en 2011 et continueront à être améliorées en 2012, lorsque le processus devrait connaître une évolution majeure. Pour ce faire, un système de compte-rendu par pays a déjà été instauré, une approche de surveillance continue (CMA) reposant sur un modèle de confiance sera définie et les méthodes de travail utilisées pour mener les inspections (règlement n°736/2006) seront révisées.

En parallèle, l'exécution d'inspections de normalisation dans le domaine GTA/SNA et l'entrée en vigueur des règles de mise en œuvre dans les domaines des exploitations aériennes, de l'octroi de licences à l'équipage de conduite et de simulateurs d'entraînement au vol représenteront un défi de taille en matière de normalisation.

⁵ De plus, le département de normalisation a participé à 7 visites de normalisation internationales (États-Unis, Canada, Brésil) et 9 visites d'habilitation.

d. Opérateurs

Objectif et périmètre d'action

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

L'activité SAFA réalisée par l'AESA est une fonction de coordination comprenant:

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

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

En 2011, l'Agence a axé ses efforts sur l'amélioration du programme SAFA (y compris notamment, le développement et le déploiement, ainsi que le redéveloppement de l'application SAFA, la mise à jour des procédures SAFA), sur la réalisation d'audits de normalisation SAFA au sein des NAA et sur la fourniture d'un soutien continu à la Commission pour le Comité de la sécurité aérienne (ATC) concernant la liste de sécurité de l'UE.

Principales réalisations en 2011

SAFA

➤ Amélioration du programme SAFA

En septembre 2011, la nouvelle application et base de données SAFA a été déployée et toutes les données patrimoniales ont correctement migré dans la base de données. Cette nouvelle application fournira un soutien complet à l'ensemble du processus (préparation, compte-rendu, suivi et clôture des conclusions) ainsi que des fonctionnalités avancées d'interrogation et d'analyse, et permet aux NAA (dans les États ne participant pas au programme SAFA) et aux opérateurs d'accéder directement aux rapports SAFA en ligne.

L'analyse SAFA a été réalisée conformément au calendrier établi. Les résultats d'analyse, tout comme les résultats du processus rendant les inspections SAFA prioritaires, ont été présentés au cours des réunions du Comité de la sécurité aérienne (Liste de sécurité). De nombreuses analyses ad hoc ont également été réalisées sur demande de la Commission européenne, en vue de soutenir divers cas en cours d'enquête.

Selon les conditions stipulées dans la directive SAFA et conformément aux Termes de référence applicables à la normalisation SAFA adoptés par les États participant au programme SAFA, l'AESA a poursuivi le processus de normalisation SAFA lancé en 2009. En 2011, un total de 12 inspections de normalisation ont été planifiées et achevées, tant dans des États membres de l'UE que dans des États tiers participant au programme SAFA, venant ainsi finaliser le tout premier cycle de normalisation couvrant tous les États participant au programme SAFA (à l'exception de Monaco).

L'année 2011 a également été marquée par une intensification de la transparence à l'égard de l'industrie aéronautique. L'AESA a organisé le 1^{er} Forum dédié aux autorités de réglementation et à l'industrie SAFA qui a réuni des représentants des États participant au programme SAFA, de l'OACI, de l'IATA, de l'AEA, de l'ELFAA, de l'IACA, de l'AACO et de l'AAPA pour débattre ouvertement des questions relatives au programme SAFA.

➤ **Promotion internationale du programme SAFA de l'UE**

La promotion du programme SAFA de l'UE auprès du public international s'est poursuivie et une inspection au sol internationale a été organisée à la suite du 2^e Forum sur la coopération internationale de l'AESA. Le programme SAFA de l'UE a également été présenté à un certain nombre d'États ou d'organismes régionaux au cours de divers séminaires, ateliers et réunions bilatérales: Canada, Monténégro, Japon, Singapour, CASSOA (Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile - Communauté d'Afrique de l'Est), OACI Amérique Latine.

En tirant parti des négociations entamées avec certains partenaires stratégiques pour leur intégration au programme SAFA de l'UE, l'Agence a conclu en 2011 le premier accord de collaboration avec un État non européen, le Maroc, qui est devenu le 43^e État participant au programme SAFA. Les négociations se sont poursuivies avec le Canada et le Brésil tandis que de nouvelles ont été amorcées avec le Monténégro.

Opérateurs de pays tiers

Dans le contexte de l'expansion de ses compétences, l'Agence a entamé un travail préparatoire (définition exacte du champ d'application, de la charge de travail et des procédures) au titre des autorisations accordées aux opérateurs de pays tiers (TCO).

La Commission européenne a régulièrement été soutenue dans le cadre de la liste de sécurité de l'UE. L'AESA a participé à des auditions préparatoires avec des autorités étrangères et des opérateurs étrangers, et a fourni une expertise technique au cours de diverses analyses de cas dans le cadre de la liste de sécurité de l'UE. La section TCO a continué à coordonner le groupe de travail d'analyse des comptes-rendus USOAP de l'OACI, qui a communiqué un certain nombre de rapports nationaux au Comité de la sécurité aérienne de l'UE.

4. Coopération internationale

Objectif et périmètre d'action

L'Agence apporte son aide à l'établissement d'accords de collaboration avec des NAA étrangères et assiste la Commission européenne lors des négociations d'accords bilatéraux de sécurité aérienne (BASA).

De plus, l'Agence renforce ses relations avec l'OACI, en coordination étroite avec la Commission européenne et les États membres, et en relation avec Eurocontrol.

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

Principales réalisations en 2011

➤ Accords bilatéraux et accords de collaboration

Les accords bilatéraux de sécurité aérienne (BASA) relatifs à la sécurité de l'aviation civile et conclus entre l'UE et les États-Unis, et entre les États-Unis et le Canada, sont entrés en vigueur respectivement le 1^{er} mai 2011 et le 26 juillet 2011. Plusieurs activités de mise en œuvre ont été organisées par l'Agence, telles que l'organisation de réunions des sous-comités (sur la certification et la maintenance), l'approbation des documents tripartites ou l'élaboration et la prestation de formations techniques.

5 accords de collaboration (WA) entre l'AESA et la CAAC en Chine, 11 WA relatifs à l'élargissement des domaines GTA/SNA conclus entre l'AESA et les États PANEP⁶, le WA conclu entre le Bureau de l'aviation civile japonaise et l'AESA, y compris les règles de mise en œuvre, le WA conclu entre l'AESA et Hong Kong CAD, et la modification de l'annexe 1 des règles de mise en œuvre du WA conclu entre la GCAA-EAU et l'AESA ont été signés.⁷

➤ Coopération avec l'OACI

L'AESA a pris un certain nombre de mesures importantes pour renforcer son implication dans la gestion des questions traitées par l'OACI. À compter de juillet 2011, un représentant de l'AESA a été affecté au bureau de représentation de l'UE à l'OACI à Montréal. Ainsi l'AESA connaît mieux les travaux menés par la Commission de navigation aérienne et renforce les relations avec le secrétariat de l'OACI. L'AESA a également détaché un expert pour épauler le secrétariat dans le développement de la nouvelle annexe de gestion de la sécurité et le groupe de travail y afférent. Ce groupe de travail s'est réuni pour la première fois en 2011. L'AESA a amorcé un travail de collaboration avec la Commission européenne, les États membres de l'UE et l'OACI pour élaborer une méthode plus simple de consignation des différences dans les domaines de compétence de l'UE. Enfin, l'AESA a travaillé en coopération avec le bureau régional de l'OACI à Paris afin de façonner le nouveau groupe régional européen de sécurité aérienne.

➤ Coopération technique

L'AESA a fourni son soutien à la Commission européenne pour la définition des projets d'assistance européens et les programmes de gestion communautaire, en particulier en ce qui concerne les États occidentaux des Balkans, les pays méditerranéens et la région d'Asie

⁶ «Partenaires paneuropéens» (PANEP)

⁷ Une liste complète des accords de collaboration de l'AESA est disponible sur le site internet de l'AESA en cliquant sur le lien suivant: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

centrale. L'AESA a également apporté son soutien aux programmes communautaires mis en place dans les régions Asie-Pacifique et Afrique. Les activités de coopération technique de l'AESA ont consisté en (1) la gestion directe de programmes d'assistance dédiés et (2) la participation aux missions d'assistance technique en Zambie, au Bénin, au Gabon, au Ghana, en Mauritanie, au Mali, au Congo et au Cambodge.

Le 3^e Forum sur la coopération internationale (ICF-3) de l'AESA a eu lieu à Singapour en novembre 2011.

5. Activités de soutien

Objectif et périmètre d'action

Les activités de soutien de l'AESA englobent la gestion générale et l'administration de l'Agence. Cela inclut l'organisation globale (gestion, planification, coordination générale), la communication, l'assistance juridique, l'audit et la qualité. Ces activités couvrent également l'assistance administrative et l'aide aux services d'information IS (finances, gestion des ressources humaines, passation de marchés, services administratifs et services d'information), ainsi que le soutien opérationnel (gestion des demandes, enquêtes de sécurité, habilitations, formation technique, contrats NAA).

En 2011, les principaux défis dans le domaine de l'assistance comprenaient le lancement de deux applications informatiques majeures (SAFA et IORS) et la finalisation des dispositions d'installation du bureau de l'AESA à Bruxelles.

Principales réalisations en 2011

Gestion générale

La Conférence internationale Europe/États-Unis sur la sécurité aérienne 2011, relative au «Renforcement de la sécurité aérienne mondiale: les difficultés à venir» s'est tenue à Vienne, en Autriche, du 14 au 16 juin, avec plus de 300 participants issus des NAA, de l'industrie et des organismes.

Service gestion des demandes et marchés

Plus de 10 000 factures d'honoraires et redevances ont été émises.

Quelques 34 procédures d'appel d'offres d'un montant élevé ont été gérées et signées tout au long de l'année 2011 pour répondre aux besoins d'achat des différentes directions de l'AESA (voir la description détaillée en annexe 5).

Dans le domaine de l'externalisation de la certification, un effort considérable a été déployé pour développer la procédure d'achat permettant l'externalisation des activités des nouvelles compétences auprès des autorités aéronautiques nationales et des entités qualifiées dès le mois d'avril 2012. La phase I de l'appel d'offres a été finalisée avec succès. La phase II est en cours de finalisation dès le début de l'année 2012.

Grâce à la gestion stricte des bons de commande auprès des NAA, aucune modification du budget ne s'est avérée nécessaire en 2011.

Services financiers

98 % du budget a été mis en œuvre et le nombre de jours de facturation en souffrance a été réduit à 98 jours grâce à l'amélioration du processus de recouvrement des créances. Les résultats financiers de l'Agence en 2011 sont détaillés en annexe 4. Les comptes annuels 2010 ont été approuvés par la Cour des comptes européenne et le Parlement européen a accordé un acquittement à l'Agence pour l'année 2009.

La possibilité de rapports a été en outre développée pour assister l'Agence dans le processus de prise de décisions et de planification des ressources nécessaires pour exécuter les missions de l'Agence avec efficacité. Un tableau de résultats indiquant les indicateurs clés de performance (y compris ceux du programme de travail annuel) a été présenté et débattu chaque mois avec tous les administrateurs membres du comité exécutif. Des rapports et des analyses spécifiques ont été dressés, et les clôtures trimestrielles des comptes ont été effectuées en incluant une prévision anticipée du résultat économique final, permettant de ce fait une surveillance étroite des activités relatives aux honoraires et aux redevances.

En ce qui concerne la planification, l'Agence a rédigé le plan de développement sur cinq ans, qui a été approuvé par le conseil d'administration. Dans le cycle de planification annuel de l'Agence, ce document sert de référence à la constitution du budget annuel, du programme de travail et du plan pluriannuel de réglementation du personnel. Des efforts spécifiques ont été déployés pour simplifier les documents, notamment en en réduisant la taille et en rendant leur formulation plus concise. L'amélioration de tous les calculs de ressources fondés sur les estimations de charge opérationnelle et les indicateurs clés de performance, et la définition d'objectifs SMART ont fait l'objet d'une attention particulière.

Plusieurs améliorations ont été apportées à d'autres domaines: la communication intra-Agence (organisation des journées financières avec les directions opérationnelles), le système de comptabilité (en particulier la comptabilité des coûts permettant la gestion du budget et des coûts par activité et par projet), le cadre des règlements financiers (l'Agence a émis des propositions de révision et de simplification des règles comptables et financières à débattre plus avant avec la Commission européenne) et la simplification administrative.

Services juridiques

Le service juridique a contribué activement au développement des résultats prévus en matière de réglementation.

De plus, le département juridique a apporté son soutien aux fonctions opérationnelles/techniques de l'Agence, telles que celles relatives à la mise en œuvre de l'article 1, paragraphe 2, du règlement fondateur, et à l'application des dispositions de l'article 83 bis de la Convention de Chicago au système de l'UE, et celles relatives au développement du cadre contractuel nécessaire pour garantir l'actualisation permanente des licences de pilote d'essais de l'AESA.

Le département a coordonné en permanence la réponse de l'Agence aux demandes formulées par les autorités responsables des enquêtes sur les accidents et autorités juridiques, en collaboration étroite avec les directions opérationnelles et les conseillers juridiques externes. En outre, il a lancé son site web interne dédié aux DPO à l'occasion de la 5^e journée européenne de la protection des données et a travaillé sur diverses questions relatives à la protection des données telles que la communication électronique, les procédures

disciplinaires, la politique relative aux systèmes de télévision en circuit fermé, l'enregistrement des candidats dans SAP.

Enfin, ce service a participé au groupe opérationnel de l'OACI délégué à la protection des informations de sécurité, en prenant la direction de la délégation européenne, et a présidé le réseau juridique interagences en 2011.

Communications

Certains outils de communication interne ont été créés en 2011. L'intranet de l'Agence a été entièrement repensé et est désormais équipé de fonctionnalités de navigation et de recherche pour faciliter l'échange d'informations. Une newsletter hebdomadaire portant sur l'activité de l'AESA et une revue de presse quotidienne sont désormais à la disposition de tous les membres du personnel.

L'AESA a publié des communiqués de presse portant sur des sujets tels que les limitations de temps de vol ainsi qu'une édition spéciale des news de l'AESA, la certification du TP 400, le moteur de l'Airbus A400M, ou la certification du Boeing 787. L'AESA a également contribué au traitement de la demande du bureau de la comptabilité du gouvernement américain concernant la certification des matériaux composites.

Un grand nombre d'entretiens télévisés, radiophoniques et de presse ont été organisés avec le personnel de l'AESA, sur des sujets tels que l'accident du vol Air France 447 et l'activité de réglementation des limitations de temps de vol.

Une nouvelle fonction, un portail d'échange d'informations entre les NAA et l'AESA, a été lancée et rendue accessible aux représentants des services de communication de l'AESA et des NAA européennes.

Les publications externes de l'Agence en 2011 comprennent: une brochure générale de l'Agence intitulée «une aviation sécurisée», le rapport annuel sur la sécurité 2010, le rapport annuel général 2010, le dossier documentaire 2005-2010, un ensemble de publications destinées à l'équipe européenne pour la sécurité des hélicoptères (EHEST) et à l'équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale, les news de l'AESA 6, 7, 8 et 9.

Ressources humaines

À la fin de l'année 2011, l'AESA employait 574 agents temporaires (AT), soit 50 de plus que l'année précédente. De plus, 57 agents contractuels (AC) et 11 experts nationaux détachés (ENS) étaient employés à l'AESA. Au cours de l'année 2011, l'AESA a conclu 85 nouveaux contrats de travail tandis que 28 membres du personnel ont quitté l'Agence pour divers motifs (démission, fin de contrat, retraite et licenciement), ce qui correspond donc à une augmentation nette des effectifs de 57 personnes. 27 membres du personnel ont franchi avec succès les procédures de sélection externes ou internes.

L'Agence a publié 63 offres d'emploi, ciblant 69 postes, et a finalisé 60 procédures de sélection correspondant aux 70 postes ciblés. Environ 4 145 demandes ont été reçues et plus de 525 entretiens ont eu lieu.

Nouveaux contrats conclus en 2011 (TA/CA/ENS)	85
Effectifs quittant l'Agence en 2011 (TA/CA/ENS)	28
Augmentation nette des effectifs 2011 (TA/CA/ENS)	57
Offres d'emploi publiées en 2011 (TA/CA/ENS)	63
Candidats internes retenus (TA)	27

En plus des effectifs déjà embauchés, 16 autres candidats AT ont accepté une offre d'emploi et prendront leur poste au cours des premiers mois de l'année 2012. Des informations détaillées sur les chiffres du personnel de l'Agence 2011 et sur la démographie sont consultables en **Annexe 5**.

Suivant la procédure d'évaluation et de reclassement, 109 membres du personnel ont été proposés pour le reclassement, dont 83 ont été effectivement reclassés après mise en conformité avec l'article 45, paragraphe 2) (connaissance B2 d'une troisième langue européenne). Pour la seconde fois en 2011, des agents contractuels ont également été reclassés.

Le premier sondage sur la motivation du personnel a été finalisé et le compte rendu transmis par le sous-traitant Ipsos Loyalty GmbH a été communiqué à tous les membres du personnel au premier trimestre 2011. Une série de présentations auprès de toutes les directions ont suivi, et un atelier en présence de tous les administrateurs et chefs de service a été organisé pour le premier trimestre 2012 afin d'analyser les résultats et de formuler un plan d'action. Un deuxième sondage du personnel (sous forme d'enquête de satisfaction) sera lancé au premier trimestre 2012.

Un sondage visant à consigner toutes les compétences aéronautiques disponibles du personnel de l'AESA a été réalisé au premier trimestre 2011 et doit être régulièrement mis à jour. Toutes les nouvelles recrues sont invitées à répondre à ce sondage au moment de leur prise de fonctions au sein de l'AESA.

Au quatrième trimestre 2011, l'Agence a lancé son premier sondage auprès des parties prenantes concernant un processus interne d'identification des attentes et afin d'évaluer la satisfaction des parties prenantes internes au service des ressources humaines. Le résultat obtenu au premier trimestre 2012 a indiqué une importante participation des membres du personnel à ce sondage et un taux de satisfaction générale concernant les processus de RH de 72 %. Ces résultats encourageants et les commentaires publiés ont démontré que cette initiative a été bien accueillie.

Formation générale et technique

Formation générale

En ce qui concerne la gestion du personnel et son développement, l'Agence a organisé et animé 322 sessions de formation générale (dont 103 en cours et tests de langues) avec, au total, 1 709 participants (dont 594 en cours et tests de langues). Afin de compléter la formation en langue dispensée en classe, une plateforme de formation en ligne a été mise à la disposition de tout le personnel en juin 2011. En outre, après la finalisation de sa configuration, l'outil de gestion de la formation (ELG – passerelle de formation de l'AESA) a été mis en œuvre et rendu accessible à tous les membres du personnel en septembre 2011.

La signature de contrats avec de nouveaux prestataires de formation à la fin de l'année 2010 a engendré plusieurs activités de promotion du travail d'équipe ainsi que des cours adaptés de sensibilisation à l'interculturalité. Ces formations ont pour objectif de définir les bases d'une culture de prise d'initiatives de développement de l'esprit d'équipe au sein de l'AESA et de sensibiliser le personnel aux aspects multiculturels de leurs relations professionnelles au quotidien.

Une formation de gestion a été dispensée par le nouveau prestataire Cognos International auprès de 83 gestionnaires de l'AESA avec un taux d'assiduité supérieur à 90 %. La traditionnelle formation relative aux compétences d'évaluation a été dispensée aux nouveaux chargés de compte-rendu. Un retour positif a été transmis et un intérêt certain pour ces initiatives de gestion a été observé.

Enfin, afin de garantir le respect de règles de sécurité et de sûreté dans les locaux, une politique de santé et de sécurité professionnelles a été publiée, un programme de premiers secours a été intégré au catalogue des formations générales et un contrôle de sécurité complet a été réalisé sur tous les appareils portatifs.

Formation technique

Afin de satisfaire la demande croissante de formation ponctuelle et ad hoc, les actions suivantes ont été menées en 2011:

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

Les principales réalisations en 2011 comprennent:

- l'augmentation du nombre de prestataires d'examen en ligne, qui passe à 43, y compris 13 États membres NAA;
- un nouvel appel d'offres sur 4 ans concernant 17 lots;
- la mise en œuvre du système ELG de l'AESA applicable à la gestion de la formation et à la plateforme d'examen en ligne, avec la migration de l'intégralité de la base de données sur les serveurs de l'AESA;
- l'adoption de nouvelles technologies de formation pour accueillir une clientèle en croissance constante;
- le développement et la prestation de cours spécifiques pour: CS-23, CS-27/29, évaluateurs FSTD, accord de sécurité UE/États-Unis, ARIS, système ELG, base de données SAFA et IORS;
- la publication du programme de formation 2012 (décembre 2011).

En 2011, les formations ont été dispensées comme suit:

Sessions de formation	78
Cours	40
Participants d'AESA	495
Participants des NAA	235

Services d'information

En ce qui concerne les applications professionnelles, deux projets stratégiques ont été mis en place: SAFA (évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers) et IORS (système interne de compte-rendu d'événements), ainsi qu'un outil de formation destiné aux formations tant internes qu'externes.

En outre, l'analyse d'un autre projet stratégique destiné aux TCO (opérateurs de pays tiers) a été amorcée, et sa mise en œuvre est prévue pour 2012.

Parallèlement, un soutien continu a été fourni pour la maintenance et l'amélioration de plusieurs applications professionnelles essentielles telles que les AWD (consignes de navigabilité), le CRT (outil de réponse commun) et le système des RH. Un grand projet de gestion des données a été initié dans le but de garantir l'harmonisation ainsi qu'une source unique d'informations élémentaires entre les applications professionnelles développées en interne et le système SAP.

En ce qui concerne l'ERP, l'Agence a poursuivi l'optimisation de l'outil SAP, en y ajoutant des caractéristiques supplémentaires et en affinant les fonctionnalités appliquées. La base et l'analyse d'extensions supplémentaires, notamment Flexitime et le portail web des candidats, ont été finalisées et leur mise en œuvre est prévue pour 2012.

En ce qui concerne l'infrastructure, la préparation de l'AESA à l'hébergement de ses services informatiques essentiels dans le centre de données de l'ECDC (agence de l'UE à Stockholm) a commencé, et sa mise en œuvre est prévue pour 2012.

L'Agence a également réalisé sa migration vers MS Office 2010 avec succès, et prévoit une migration vers Windows 7 en 2012.

Services d'entreprise

Gestion des installations

Des bureaux temporaires ont été ouverts à Bruxelles, et les locaux définitifs ont été identifiés Avenue de Cortenbergh 100. À l'heure où s'écrivent ces lignes, le personnel affecté à Bruxelles est opérationnel tandis que l'aménagement des locaux se poursuit.

Gestion des déplacements

Afin de limiter les frais de déplacement, une politique de déplacement révisée a été publiée et comprend une politique relative aux meilleurs tarifs disponibles. Les résultats feront l'objet d'une évaluation au début de l'année 2012. Les délais de traitement des demandes de remboursement de frais ont été maintenus sans augmenter les effectifs malgré une hausse de 14 % du volume de déplacements.

Annexes

- **Annexe 1: Déclaration d'assurance de l'ordonnateur**
- **Annexe 2: Études et projets de recherche en 2011**
- **Annexe 3: Décisions, avis et NPA en 2011**
- **Annexe 4: Résultats financiers de l'Agence en 2010 (exécution du budget de l'AESA)**
- **Annexe 5: Procédures d'achat amorcées et/ou finalisées en 2011**
- **Annexe 6: Évolution et caractéristiques démographiques des effectifs**
- **Annexe 7: Indicateurs de performance clés**
- **Annexe 8: Conseil d'administration de l'AESA**
- **Annexe 9: Liste des acronymes**

Annexe 1: Déclaration d'assurance de l'ordonnateur

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

- déclare que les informations contenues dans le présent rapport sont fidèles et sincères⁸.
- affirme avoir l'assurance raisonnable que les ressources allouées aux activités décrites dans ce rapport ont été utilisées aux fins prévues et conformément aux principes de bonne gestion financière, et que les procédures de contrôle mises en place apportent les garanties nécessaires quant à la légalité et la régularité des transactions sous-jacentes.

Je fonde cette assurance raisonnable sur mon propre jugement, ainsi que sur les informations en ma possession, telles que l'évaluation annuelle du contrôle interne et les enseignements tirés du dernier rapport du service d'audit interne et des rapports de la Cour des comptes pour les années précédant l'année de cette déclaration.

- confirme n'avoir eu connaissance d'aucun fait non signalé susceptible de nuire aux intérêts de l'Agence.
- confirme que les mesures appropriées ont été prises à l'issue de l'audit du SAI, afin de respecter les principales recommandations formulées.

Patrick Goudou,
Directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

⁸ Dans ce contexte, les termes «fidèles et sincères» signifient que les informations présentées fournissent un aperçu fiable, complet et exact de la situation de l'Agence.

Annexe 2: Études et projets de recherche en 2011

En 2011, les 15 projets suivants, d'une durée de 6 à 15 mois chacun, seraient financés par l'Agence, à la suite de processus de passation de marché couronné de succès pour un montant total de millions € (1 263 millions € pour BL3903 + 480 000 € pour BL3600):

• CODAMEIN II - Impact franc (forte puissance) sur les panneaux en matériau composite - prolongation du 1 ^{er} projet.
• FUAD – Additifs antigel du carburant pour les aéronefs de type jet civil
• HELMGOP - Optimisation des performances de la boîte à engrenages principale d'un hélicoptère en cas de perte d'huile
• HFOD - Étude de la tolérance à la détérioration causée par un objet étranger des hélicoptères (rotor de queue)
• HDVE - Vol à bord d'un hélicoptère en conditions de visibilité difficiles
• HighIWC - Teneur en eau glacée des nuages à haute altitude
• MULCORS - Utilisations de processeurs multicœur dans les systèmes embarqués
• NGW - Détection de rafales de vent à proximité du sol
• RECAT – Examen des propositions de modifications de la classification des aéronefs et des minimas de séparation utilisés pour la séparation des turbulences de sillage
• SHARDELD - Implications en matière de sécurité générées par l'application d'outils de développement du matériel informatique au matériel électronique embarqué et programmable
• SISA - Amélioration du champ d'application du principe «voir et éviter» utilisé en aviation générale
• WATUS-II – Séparation des turbulences de sillage pour les nouveaux aéronefs lourds – prolongation de l'étude initiale
• SEBED-II - Dégradation des ceintures de sièges, prolongation du projet initial à des fins de tests supplémentaires
• Appareil de mesure du frottement continu (CFME) – utilisation sur des surfaces contaminées
• SAMPLE III: Particules émises par les aéronefs SC-2

En 2011, l'Agence a reçu et accepté les rapports finaux des projets ci-dessous:

• CODAMEIN: Métriques des dommages composites et inspection (menace d'un impact franc de forte puissance)
• WAFCOLT: Comportement de l'eau dans le carburant dans des conditions de basse température
• SEBED: Dégradation des ceintures de sièges
• SOMCA: Implications en matière de sécurité lors de l'analyse de couverture du modèle de logiciel
• WATUS: Séparation des turbulences de sillage pour les avions lourds
• RECAT – Examen des propositions de modifications de la classification des aéronefs et des minimas de séparation utilisés pour la séparation des turbulences de sillage

Les rapports sont disponibles pour consultation et téléchargement sur la page de recherche Internet de l'Agence.⁹

⁹ Voir <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php>.

Annexe 3: Décisions, avis et NPA en 2011

Décisions

Décision	Numéro de tâche	Objet
Décision 2011/001/R	ATM.002	Introduction du logiciel ACAS II version 7.1 Mise à jour de l'AMC-20
Décision 2011/002/R	M.022	Modifications du document AMC de la partie-M, texte supplémentaire ajouté à l'AMC M.A.706 e) 2): modification de l'AMC M.A. 706 e) 2)
Décision 2011/004/R	25.037 a)	Avionique - Harmonisation entre le 25.1322/AMC révisé relatif à l'avertissement de l'équipage de conduite de vol et l'AMC 25-11 relatif aux systèmes d'affichage électronique en coordination avec HF HWG
Décision 2011/005/R	MDM.032 e)	Décision relative à une nouvelle CS-LSA
Décision 2011/006/R	21.059	Protection de l'environnement - classification des modifications d'une conception de type
Décision 2011/008/R	66.026	Annexe 1 Qualifications de type d'aéronef pour la licence de maintenance d'aéronefs Partie 66
Décision 2011/010/R	21.018	Amélioration des GM en 21A.101
Décision 2011/011/R	145.022	Contrôle du personnel de maintenance détaché (prg. 145.A30)
Décision 2011/012/R Décision 2011/013/R	31.003	Ballons à gaz libre - Élaboration de spécifications de certification applicables aux ballons à gaz libre (CS-31GB)
Décision 2011/014/R	OPS.089	Gestion A-NPA des opérations en vol avec contamination par nuage volcanique connue ou prévue
Décision 2011/015/R	FCL.001	AMC et GM partie-MED
Décision 2011/016/R	FCL.001	AMC et GM partie-FCL
Décision 2011/017/R	ATM.022	Élaboration d'AMC/GM applicables aux SKPI (IR de la GTA)

Avis

Avis	Numéro de tâche	Objet
Avis n°01/2011	MDM.032 e)	Processus ELA et modifications et réparations standard
Avis n°03/2011	FCL.001 / OPS.001	Exigences applicables aux autorités et exigences applicables aux organismes
Avis n°02/2011	FCL.001	Qualification de l'équipage de cabine et certificat associé
Avis n°04/2011	OPS.001 a)	Règles de mise en œuvre des opérations aériennes
Avis n°05/2011	ATM.001a)	Exigences applicables à la fourniture de services de navigation aérienne
Avis n°06/2011	BR.008	Mise en œuvre des modifications CAEP 8
Avis n°07/2011	21.039 a)	Données de conformité opérationnelle

NPA

NPA	Numéro de tâche	Objet
NPA 2011-01	31.003-004	CS applicable aux «Ballons à gaz libre (CS-31GB)» et aux «Ballons à air chaud» («CS-31HB»)
NPA 2011-02	ATM.001	SERA partie B
NPA 2011-03	25.058	Certification des avions lourds en conditions de givrage
NPA 2011-04	E.009	Certification des turbomoteurs en conditions de givrage
NPA 2011-05	OPS.004	Opérateurs de pays tiers
NPA 2011-06 (A-NPA)	OPS.089	Consultation concernant le document IVATF de l'OACI relatif à la gestion des opérations en vol avec contamination par nuage volcanique connue ou prévue
NPA 2011-07	66.026	Qualifications de type d'aéronef pour les AML de la partie-66
NPA 2011-08	BR.008, 34.002 et 36.006	Mise en œuvre des modifications CAEP -8
NPA 2011-09	25.070	Intégration de SC et AMC CRI génériques dans le CS-25
NPA 2011-10	21.039 f))	CS-CC (équipage de cabine)
NPA 2011-11	21.039 c)	CS-MMEL (liste minimale d'équipements de référence)
NPA 2011-12	ETSO.008	Examen et transposition systématiques des normes TSO FAA existantes pour les pièces et équipements en ETSO AESA
NPA 2011-13	25.055	Protection des avions lourds contre les faibles niveaux de carburant et l'épuisement du carburant
NPA 2011-14	MDM.071	Halon – Mise à jour des CS pour satisfaire aux règlements européens
NPA 2011-15	MDM.038 - (RMT.0239)	Orientation non contraignante concernant les limites de TBO
NPA 2011-16	FCL.008 (RMT 0198-0199)	Qualifications pour le vol en IMC

NPA 2011-17	MDM.089 (RMT.0364)	Cendres volcaniques
NPA 2011-18	ATM.022	KPI de sécurité
NPA 2011-19	M.027	Surveillance du maintien de la navigabilité des aéronefs
NPA 2011-20	ADR.001, 002 et 003	ADR

Annexe 4: Résultats financiers de l'Agence en 2011 (exécution du budget de l'AESA) ¹⁰

4.1. Compte de résultat budgétaire intermédiaire pour 2011 (tous les montants sont exprimés en milliers d'euros).

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

RECETTE	2011	2010
Subvention de la Commission (pour le budget opérationnel - Titres 1, 2 et 3 - de l'Agence)	35.192	35.025
Fonds de la Commission au titre de Phare	946	515
Autres contributions et financements reçus par la commission	1.525	962
Recette d'honoraires	72.000	68.260
Autres recettes	1.308	802
TOTAL RECETTES (a)	110.949	105.564
DÉPENSE		
Titre I: personnel	57.911	56.215
Titre II: dépenses administratives	13.871	13.919
Titre III: Dépense d'exploitation, hors recettes affectées à partir des honoraires et des redevances	51.442	52.654
Recettes affectées reportées à partir des H&R	26.281	21.230
TOTAL DÉPENSES (b)	149.505	144.018
RÉSULTAT DE L'EXERCICE (a-b)	- 38.556	- 38.454
Annulation de crédits de paiement inutilisés reportés de l'exercice précédent	2.526	1.101
Ajustement pour le report de l'année précédente des crédits disponibles au 31.12 provenant de recettes affectées	36.350	38.934
Différences de taux de change pour l'exercice (gain +/perte -)	- 13	- 16
SOLDE DÉCOULANT DU RÉSULTAT DE L'EXERCICE	306.2	1.565
Solde exercice N-1	1.565	1.083
Solde positif de l'exercice N-1 remboursé au cours de l'exercice N à la Commission	- 1.565	- 1.083
Résultat utilisé pour déterminer les montants dans la comptabilité générale	306.2	1.565
Subvention de la Commission - l'Agence enregistre une recette à recevoir et la Commission, une charge à payer	34.885	33.460
Le préfinancement reste ouvert en vue de son remboursement par l'Agence à la Commission dans l'exercice N+1	306.2	1.565
Non compris dans le résultat du budget:		
Intérêts générés au 31/12/N sur les fonds de subvention de la Commission et à rembourser à la Commission (dette)	59.217	49.734

¹⁰ La remise du rapport final de la Cour des comptes européenne concernant les comptes de l'AESA 2010 est prévue pour le mois de juin 2010.

En 2011, l'Agence a seulement utilisé des crédits non dissociés.

Le total de la consommation de crédits d'engagement s'élève à 149 506 000 € (144 018 000 € en 2010), dont 121 966 000 € (122 271 000 € en 2010) ont été engagés et 27 539 000 € (21 747 000 € en 2010) de crédits provenant de recettes affectées ont été automatiquement reportés comme prévu par l'article 10 du règlement financier de l'AESA.

Le total de la consommation de crédits de paiement s'élève à 149 506 000 € (144 018 000 € en 2010), dont 93 917 000 € (95 884 000 € en 2010) ont été payés et 55 588 000 € (48 134 000 € en 2010) ont été automatiquement reportés (28 049 000 € sur les engagements et 27 539 000 € sur les crédits provenant de recettes affectées).

Les crédits provenant de recettes affectées, d'un montant de 27 539 000 €, ayant été reportés automatiquement, se composent de 26 281 000 € de recettes externes affectées provenant des honoraires et redevances et de 1 258 000 € d'autres recettes affectées.

Des crédits correspondant aux recettes affectées s'élevant à 1 233 000 € pour poursuivre les projets d'assistance technique et de coopération avec les pays tiers ont été autorisés dans le budget final 2011. Avec les montants reportés de 2010, un total de crédits d'1 444 000 € a été débloqué, dont 422 000 € représentaient des crédits d'engagement et 1 022 000 € des crédits automatiquement reportés en 2012.

Les efforts de surveillance budgétaire rigoureuse déployés au cours de l'exercice ont contribué au taux élevé d'exécution du budget de 98,80 %.

4.2. Exécution du budget préliminaire 2011 (tous les montants sont exprimés en milliers d'euros).

	2011		2010	
TITRE I - Dépenses liées au personnel				
	Paielements	Engagement	Paielements	Engagement
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	58.658	58.658	56.288	56.288
Engagé	0	57.911	0	56.214
Payé	57.212	0	55.429	0
Reports automatiques	699	0	786	0
Total dépenses/paiements (2)	57.911	57.911	56.215	56.214
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	0	0	0	1
Annulé	747	747	73	73
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	98,73%	98,73%	99,87%	99,87%
TITRE II - Dépenses administratives				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	14.359	14.359	14.102	14.102
Engagé	0	13.871	0	13.919
Payé	9.931	0	10.357	0
Reports automatiques	3.940	0	3.563	0

Reports - non-automatiques	0	0	0	0
Total dépenses/paiements (2)	13.871	13.871	13.919	13.919
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	0	0	0	0
Annulé	488	488	183	183
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	96,60%	96,60%	98,70%	98,70%
TITRE III - Dépenses d'exploitation				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	78.300	78.300	74.038	74.038
Engagé	0	50.184	0	52.138
Payé	26.774	0	30.098	0
Reports automatiques	50.949	0	43.786	0
Reports - non-automatiques	0	0	0	0
Total dépenses/paiements (2)	77.723	50.184	73.884	52.138
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	0	27.539	0	21.746
Annulé	577	577	154	154
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	99,26%	99,26%	99,79%	99,79%
TOTAL				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	151.318	151.318	144.428	144.428
Engagé	0	121.966	0	122.271
Payé	93.917	0	95.884	0
Reports automatiques	55.588	0	48.134	0
Reports non-automatiques	0	0	0	0
Total dépenses/paiements (2)	149.506	121.966	144.018	122.271
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	0	27.539	0	21.747
Annulé	1.812	1.812	410	410
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	98,80%	98,80%	99,72%	99,72%

4.3. Compte de résultat économique intermédiaire pour 2011 *(tous les montants sont exprimés en milliers d'euros).*

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

4.3.1. Honoraires, redevances et subventions cumulés

	2011	2010
RECETTES OPÉRATIONNELLES		
Honoraires et redevances	69.419	77.374
Contributions des entités de la CE	35.607	33.725
Récupération des dépenses	573	417
Autre	-	399
Contribution de pays AELE	980	962
TOTAL RECETTES OPÉRATIONNELLES	106.579	112.079
DÉPENSES OPÉRATIONNELLES		
Dépenses de personnel	- 55.799	- 53.023
Dépenses immobilières et connexes	- 7.794	- 8.187
Autres dépenses	- 5.769	- 7.088
Amortissements et réductions de valeur	- 3.152	- 3.670
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	- 30.287	- 36.016
TOTAL DÉPENSES OPÉRATIONNELLES	- 102.802	- 107.984
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES DÉPENSES OPÉRATIONNELLES	3.778	4.094
RECETTES NON OPÉRATIONNELLES (DÉPENSES)		
Intérêts reçus de tiers	598	413
Charges et intérêts versés à des tiers	- 69	-96
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS NON OPÉRATIONNELLES	528	317
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS ORDINAIRES	4.306	4.411
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ÉLÉMENTS EXTRAORDINAIRES	-	0
EXCÉDENT NET DE LA PÉRIODE	4.306	4.411

4.3.2. Honoraires et redevances uniquement

	2011	2010
RECETTES OPÉRATIONNELLES		
Honoraires et redevances	69.419	77.374
Contributions des entités de la CE	-	-
Récupération des dépenses	242	252
Autre	-	-
Contribution de pays AELE	-	-
TOTAL RECETTES OPÉRATIONNELLES	69.661	77.626
DÉPENSES OPÉRATIONNELLES		
Dépenses de personnel	- 33.190	- 32.264
Dépenses immobilières et connexes	- 4.657	- 5.091
Autres dépenses	- 3.384	- 4.347
Amortissements et réductions de valeur	- 1.993	- 2.949
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	- 22.851	- 27.145
TOTAL DÉPENSES OPÉRATIONNELLES	- 66.076	- 71.796
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES DÉPENSES OPÉRATIONNELLES	3.585	5.830
RECETTES NON OPÉRATIONNELLES (DÉPENSES)		
Intérêts reçus de tiers	598	413
Charges et intérêts versés à des tiers	- 41	- 64
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS NON OPÉRATIONNELLES	557	349
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS ORDINAIRES	4.142	6.179
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ÉLÉMENTS EXTRAORDINAIRES	-	-
EXCÉDENT NET DE LA PÉRIODE	4.142	6.179

4.3.3 Subventions uniquement

	2011	2010
RECETTES OPÉRATIONNELLES		
Honoraires et redevances	-	-
Contributions des entités de la CE	35.607	33.725
Récupération des dépenses	331	165
Autre	-	399
Contribution de pays AELE	980	962
TOTAL RECETTES OPÉRATIONNELLES	36.919	34.453
DÉPENSES OPÉRATIONNELLES		
Dépenses liées au personnel	- 22.609	- 20.759
Dépenses immobilières et connexes	- 3.137	- 3.097
Autres dépenses	- 2.385	- 2.741
Amortissements et réductions de valeur	- 1.159	- 720
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	- 7.436	- 8.871
TOTAL DÉPENSES OPÉRATIONNELLES	- 36.725	- 36.188
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES DÉPENSES OPÉRATIONNELLES	193	- 1.736
RECETTES NON OPÉRATIONNELLES (DÉPENSES)	-	-
Intérêts reçus de tiers	-	-
Charges et intérêts versés à des tiers	29	-32
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS NON OPÉRATIONNELLES	29	-32
	-	
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS ORDINAIRES	164	-1.768
EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ÉLÉMENTS EXTRAORDINAIRES	-	
EXCÉDENT NET DE LA PÉRIODE	164	-1.768

Annexe 5: Procédures d'achat amorcées et/ou finalisées en 2011

ÉTAT	
	TERMINÉE
	ANNULÉE (après lancement de la procédure)

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
E	OP	EASA.2010.OP.06		CODAMEIN – Critères de détérioration des matériaux composites et inspection	Direct	EASA.2010.C13	Bishop GmbH	175.000,00 €	03/01/2011	TERMINÉE
F	OP	EASA.2010.OP.09	Lot 1	Fournitures de bureau - Büromaterial und Zubehör, Papier	Cadre	EASA.2011.FC01	Lyreco GmbH Deutschland	600.000,00 €	09/03/2011	TERMINÉE
E	OP	EASA.2010.OP.15		Formation en ligne en langues étrangères	Cadre	EASA.2011.FC02	Digital publishing	250.000,00 €	11/04/2011	TERMINÉE
E	OP	EASA.2010.OP.15		Formation en ligne en langues étrangères	Cadre	EASA.2011.FC03	Auralog	250.000,00 €	18/04/2011	TERMINÉE
E	OP	EASA.2010.OP.22		WATUS - Motif de sécurité pour la séparation des turbulences de sillage pour les aéronefs lourds	Direct	EASA.2010.C14	Stichting Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)	65.000,00 €	03/02/2011	TERMINÉE
E	OP	EASA.2010.OP.21		SEBED - Dégradation des ceintures de sièges	Direct	EASA.2010.C21	Consortium entre MIRA Ltd. (dirigeant) et HSL (partenaire)	246.400,00 €	24/02/2011	TERMINÉE
E	OP	EASA.2011.OP.01	Lot 1	Services de restauration - Services de restauration de base	Cadre	EASA.2011.FC32	Rebekka Rücker (L'Orange - CafeBistroRestaurant)	120.000,00 €	09/01/2012	TERMINÉE
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 4	Formation technique - Formation initiale des inspecteurs de marchandises dangereuses	Cadre	EASA.2011.FC08	CAA Intl Ltd	150.000,00 €	20/10/2011	TERMINÉE
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 8	Formation technique - Auditeur IOSA	Cadre	EASA.2011.FC09	Aviation Quality Services GmbH	150.000,00 €	05/10/2011	TERMINÉE
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 16	Formation technique - EWIS pour personnel qualifié chargé de la maintenance	Cadre	EASA.2011.FC10	CAA Intl Ltd	150.000,00 €	20/10/2011	TERMINÉE
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 17	Formation technique - Sécurité des systèmes complexes	Cadre	EASA.2011.FC11	RGW Cherry & Associates Ltd	150.000,00 €	11/10/2011	TERMINÉE
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 18	Formation - Technique et coopération internationale	Cadre	EASA.2011.FC04	CAA Intl Ltd	4.000.000,00 €	15/07/2011	TERMINÉE

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
F	NP	EASA.2011.NP.05		Services Microsoft	Interinstitutionnel	DI/05950-00-EASA.SU01	Microsoft	2.000.000,00 €	02/03/2011	TERMINÉE
F	RP	EASA.2011.RP.06 - PHASE 1		Externalisation des tâches de certification auprès des autorités aéronautiques nationales et des entités qualifiées	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	TERMINÉE
F	NP	EASA.2011.NP.07		Fournitures de bureau - Lot 2 - IT Zubehör, Tinte, toner, clés USB	Cadre	EASA.2011.FC05	Lyreco GmbH Deutschland	300.000,00 €	10/08/2011	TERMINÉE
F	NP	EASA.2011.NP.08		Implants de services d'agences de voyages	Cadre	EASA.2011.FC06	Top Service Reisebüro GmbH	1.000.000,00 €	22/08/2011	TERMINÉE
F	NP	EASA.2011.NP.09		Licences logicielles (Oracle) - Avenant au contrat	Cadre interinstitutionnel	DI/06410-00-EASA.SU01	Oracle Belgium bvba	145.000,00 €	10/02/2011	TERMINÉE
E	LVP	EASA.2011.E5.NP.01		Formations ICT	Cadre	EASA.2011.E.5.NP.01	Prokoda GmbH	60.000,00 €	14/10/2011	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.12		Contribution au développement d'une norme CO2 applicable aux aéronefs de l'OACI	Cadre	EASA.2011.FC.07	Envisa SAS	1.000.000,00 €	05/09/2011	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.13		Appareil de mesure du frottement continu - utilisation sur des pistes contaminées	Direct	EASA.2011.C22	Consortium entre Douglas Equipment (dirigeant; division opérationnelle de Curtiss Wright Flow Control (UK) Ltd.) et IHS Global Ltd. (ESDU)	76.405,00 €	22/12/2011	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC12	Envisa SAS	1.500.000,00 €	03/11/2011	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC13	AEA Technology plc	1.500.000,00 €	03/11/2011	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC14	NLR	1.500.000,00 €	03/11/2011	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC15	J.W. Pulles	1.500.000,00 €	03/11/2011	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 1	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC16	CAA International Ltd	1.500.000,00 €	03/11/2011	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC24	Consortium entre SGI Aviation Services B.V (dirigeant) et R.G.W. Cherry & Associates Limited	2.500.000,00 €	24/01/2012	TERMINÉE

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC25	Consortium entre ECORYS Nederland B.V. (dirigeant) et NLR	2.500.000,00 €	24/01/2012	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC26	Airsight GmbH	2.500.000,00 €	24/01/2012	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC27	Consortium entre Dornier Consulting GmbH (dirigeant) et Airport Research Center GmbH	2.500.000,00 €	24/01/2012	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC28	Consortium entre Egis Avia (dirigeant) et Bureau Veritas	2.500.000,00 €	24/01/2012	TERMINÉE
R	OP	EASA.2011.OP.14	Lot 2	Assistance à l'évaluation de l'impact des règles de l'AESA (ASSESS I)	Cadre multiple (avec réouverture à la concurrence)	EASA.2011.FC29	CAA International	2.500.000,00 €	24/01/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2011.OP.17		HDVE — Vol à bord d'un hélicoptère en conditions de visibilité difficiles	Direct	EASA.2011.C21	NLR	197.000,00 €	15/12/2011	TERMINÉE
E	NP	EASA.E.2.2011.NP.01		Examen RECAT	Direct	EASA.E.2.2011.NP.01	NLR	42.500,00 €	01/08/2011	TERMINÉE
S	NP	EASA.2011.NP.18		ASCEND - Fourniture d'une base de données de sécurité aérienne	Cadre	EASA.2011.FC19	ASCEND Worldwide Limited	96.000,00 €	21/11/2011	TERMINÉE
F	NP	EASA.2011.NP.23		Bureau de Bruxelles - Location de locaux commerciaux	Cadre	Sans objet	Deka Immobilien GmbH	Sans objet	06/02/2012	TERMINÉE
F	NP	EASA.2011.NP.23		Bureau de Bruxelles - Aménagement (travaux)	Direct	Sans objet	DTZ Consulting Brussels	219.101,02 €	07/02/2012	TERMINÉE
		EASA.2011.NP.23		Bureau de Bruxelles - Gestion de l'établissement	Cadre	Sans objet	Jones Lang Lasalle	Sans objet	27/02/2012	TERMINÉE
E	NP	EASA.2011.NP.24		CODAMEIN II – Critères de détérioration des matériaux composites et inspection	Direct	EASA.2011.C20	Bishop GmbH	190.000,00 €	06/01/2012	TERMINÉE
F	NP	EASA.2011.NP.26		Licences SAP	Cadre	BUDG06/PN/01_30-CE-0088654/00-65 – EASA.SU01	SAP Belgium S.A.	540.533,08 €	07/10/2011	TERMINÉE
E	OP	EASA.2011.OP.28		HighIWC — Teneur en eau glacée des nuages à haute altitude	Direct	EASA.2011.C30	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Délégation Rhône Auvergne	298.500,00 €	06/01/2012	TERMINÉE

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
E	OP	EASA.2011.OP.29		HELMGOP - Optimisation des performances de la boîte à engrenages principale d'un hélicoptère en cas de perte d'huile	Direct	EASA.2011.C23	Cranfield University	90.000,00 €	06/01/2012	TERMINÉE
E	OP	EASA.2011.OP.30		MULCORS - Utilisations de processeurs multicœur dans les systèmes embarqués	Direct	EASA.2011.C31	Thales Avionics S.A.	100.000,00 €	19/12/2011	TERMINÉE
E	NP	EASA.2011.NP.33		SHARDELD 2011 - Implications en matière de sécurité générées par l'application d'outils de développement du matériel informatique au matériel électronique embarqué et programmable	Direct	EASA.2011.C33	IOxOS Technologies S.A	90.000,00 €	16/12/2011	TERMINÉE
R	NP	EASA.2011.NP.32		Matériel de recherche	Direct	EASA.2011.C34	AVL List	85.000,00 €	16/12/2011	TERMINÉE
E	OP	EASA.2011.OP.01	Lot 2	Services de restauration - Services de restauration de qualité supérieure	Cadre	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	ANNULÉE - Aucune offre reçue en réponse à l'appel d'offres
S	OP	EASA.2011.OP.04	Lot 1-3 Lot 5-7 Lot 9-14	Services de formation technique	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	ANNULÉE - Aucune offre adéquate reçue
E	OP	EASA.2011.OP.19		Conseiller médical	Cadre	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	ANNULÉE - LVP (exploitation par faible visibilité) en 2012
F	NP	EASA.F.1.2011.NP.01 et EASA.F.1.2011.NP.02		Sondage sur l'assurance de responsabilité civile pour les entités qualifiées	Direct	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	ANNULÉE - Offres ne remplissant pas les conditions minimales de qualité technique
E	OP	EASA.2011.OP.27		SHARDELD 2011 - Implications en matière de sécurité générées par l'application d'outils de développement du matériel informatique au matériel électronique embarqué et programmable	Cadre	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	ANNULÉE - Aucune offre reçue en réponse à l'appel d'offres

D	Type d'achat	Réf.	N° de lot	Intitulé du contrat	Type de contrat	Réf. du contrat	Candidat sélectionné	Valeur totale (max.)	Signature du contrat	ÉTAT
E	OP	EASA.2011.OP.31		HyLiG - Utilisation d'hydrogène comme gaz de sustentation	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet	ANNULÉE - Offre ne remplissant pas les conditions minimales de qualité technique

TYPE DE PROCÉDURE

NP	Procédure négociée
RP	Procédure restreinte
OP	Procédure ouverte

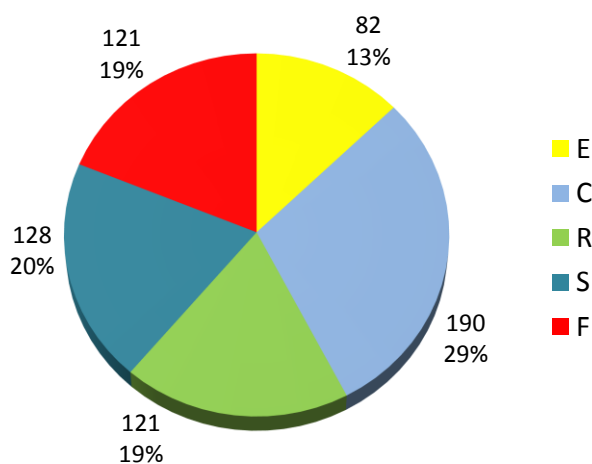
Annexe 6: Évolution et caractéristiques démographiques des effectifs

Cette partie fournit des analyses et statistiques du personnel employé à la fin de la période de relevé, selon différents paramètres tels que la nationalité, le sexe et l'âge. Dans tous les tableaux figurant dans cette partie, les chiffres représentent la situation au 31 décembre 2011.

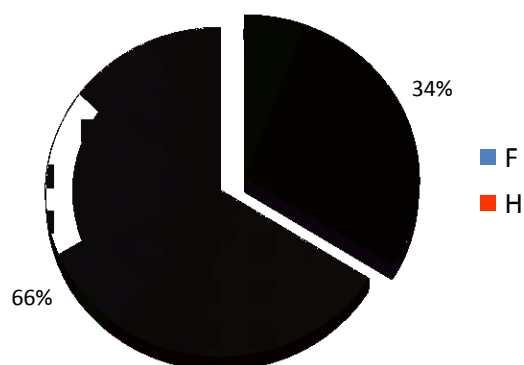
Illustration 1: Tableau des effectifs

Catégorie/ Échelon	Postes occupés au 31.12.2010	Tableau des effectifs 2011	Postes occupés au 31.12.2011	Taux d'occupation au 31.12.2011
AD	404	448	443	99%
16		1		
15	2	1	2	
14	3	8	5	
13	4	14	8	
12	27	30	21	
11	15	51	14	
10	36	64	55	
9	89	84	78	
8	67	94	73	
7	74	58	98	
6	70	38	73	
5	17	5	16	
AST	119	126	130	103%
7		5		
6		11	2	
5	8	27	7	
4	17	31	24	
3	45	28	52	
2	33	17	29	
1	16	7	16	
Total	523	574	573	100%

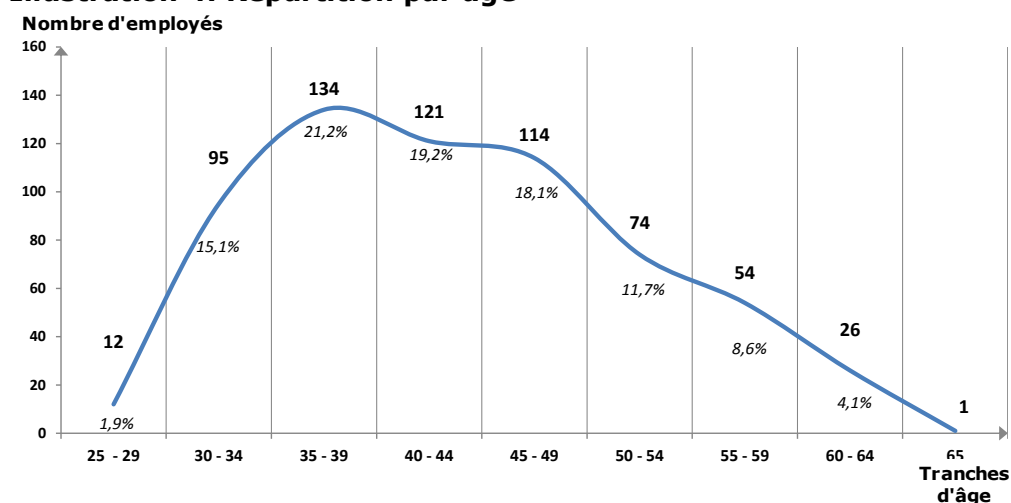
- Seuls les postes d'agent temporaire (AT) sont pris en compte dans ce tableau. Ce tableau présente les postes occupés à la fin de la période de relevé et non le nombre de personnes employées. Il est à noter que deux pilotes structurels à temps partiel occupent seulement un poste. Par conséquent, l'AESA emploie 524 agents temporaires en pourvoyant 523 postes. De plus, 57 agents contractuels (AC) et 11 experts nationaux détachés (ENS) ont été employés à la fin de l'année 2011;
- Tous les postes autorisés dans le tableau des effectifs de l'AESA sont définis comme «temporaires»;
- Il convient de noter qu'il est possible de «sous-occuper» des postes au sein des institutions de l'UE ; c'est-à-dire de pourvoir un poste avec un membre du personnel dont l'échelon contractuel est inférieur à l'échelon théorique associé au poste. En réalité, la répartition des échelons dans le tableau des effectifs correspond à la répartition maximale autorisée des échelons contractuels, les postes occupés étant comptabilisés du plus élevé au plus faible dans un système de cascade.

Illustration 2: Répartition du personnel par direction

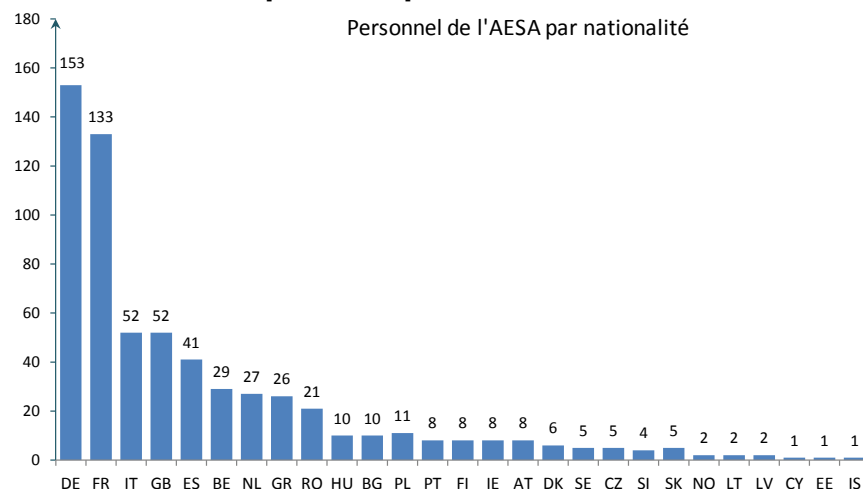
Personnel considéré : AT, AC, ENS.

Illustration 3: Répartition par sexe

Personnel considéré : AT, AC, ENS.

Illustration 4: Répartition par âge

Personnel considéré : AT, AC.

Illustration 5: Répartition par nationalité

Personnel considéré : AT, AC.

Annexe 7: Indicateurs de performance clés

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

Objectif	KPI	Objectif 2010	Objectif 2011	Résultat 2011
Accroître la disponibilité en temps opportun et améliorer le contenu du rapport annuel sur la sécurité	La date de publication est avancée, les indicateurs sont améliorés et le niveau de précision est accru	Contenu terminé et approuvé au 25 mai	Contenu terminé et approuvé au 25 avril	Réalisé, ajout d'un nouveau chapitre sur la GTA
Établir et maintenir un système interne de compte-rendu d'événements	Communication efficace des informations de sécurité aux parties/décideurs intéressés par l'intermédiaire de rapports et de bulletins spécifiques.	Sans objet	L'IORS fonctionne avec les 5 premiers organismes initiateurs de comptes rendus	Introduction progressive du système au quatrième trimestre 2011
Améliorer la réponse de l'Agence aux recommandations de sécurité formelles	Pourcentage de nouvelles recommandations sur la sécurité ayant fait l'objet d'une réponse en moins de 90 jours	95%	97%	91%
Réponses coordonnées mesurées, dans les temps lors d'accidents mortels dans l'aviation civile	Suivi et enquêtes actives de soutien pour déterminer le meilleur plan d'action correctif	Suivi de 7 accidents mortels dans l'aviation civile	Capacité à réagir à 10 accidents importants de l'aviation civile	
Améliorer la planification et le taux d'exécution des actions planifiées	Plans d'action acceptés. Suivi de l'exécution du plan d'action montrant qu'un pourcentage élevé d'actions sont examinées	Les groupes de travail de l'ECAST livrent le produit, l'EHEST met en œuvre le plan d'action et l'ECAST publie les documents de promotion de la sécurité	Les groupes de travail de l'ECAST livrent le produit, l'EHEST met en œuvre le plan d'action et l'ECAST publie les documents de promotion de la sécurité	En bonne voie. La structure normalisée du calendrier représente désormais les programmes de travail des trois équipes. Meilleure visibilité des principales actions via l'EASp

REGLEMENTATION

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

Objectif	KPI	Objectif 2010	Objectif 2011	Résultat 2011
Accroître la communication et la coopération avec les parties prenantes	- Nombre d'événements organisés	25 événements	25 événements	22 événements
	- Pourcentage de retours positifs reçus de la part des parties prenantes concernant les contenus et l'organisation des événements	Sans objet	65%	Sans objet
	- Équivalents plein temps passés à appuyer l'industrie par rapport aux EPT prévus	Sans objet	20% EPT	5% EPT
	- Pourcentage du nombre de correspondances provenant de l'industrie, des États membres et de la Commission fournies en	Sans objet	60%	87%

	temps voulu			
Adopter une approche proactive vis-à-vis de l'OACI, des États membres, des institutions de l'EU afin de jouer un rôle majeur dans la préparation des règles et la définition des objectifs de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Pourcentage de participation aux principaux groupes opérationnels de l'OACI délégués à la sécurité et à l'environnement - Pourcentage du nombre de dérogations ayant fait l'objet d'une réponse dans les délais - Pourcentage d'équivalents plein temps par rapport aux EPT prévus passés à épauler: <ul style="list-style-type: none"> o la Commission (CE) o les États membres (MS) o les pays tiers (TC) 	95%	98%	100%
		Sans objet	60%	86%
		Sans objet	15% EPT	5,5% EPT
			4% CE 5% MS 6% TC	1,7 % CE 3,4 % MS 0,5% TC
Mise en œuvre du programme de travail de réglementation adopté (Année N – N+3)	<ul style="list-style-type: none"> - Pourcentage de mise en œuvre du programme de réglementation - Équivalents plein temps passés à la production de règles par rapport aux EPT prévus 	95%	95%	91%
		Sans objet	35% EPT	48% EPT
Amélioration/simplification des processus de réglementation	<ul style="list-style-type: none"> - Équivalents plein temps passés à l'amélioration des processus gérés par le département Réglementation par rapport aux EPT prévus 	Sans objet	30% EPT	1,6%

SUPERVISION DE LA SECURITE DES PRODUITS

Objectif	KPI	Objectif 2010	Objectif 2011	Résultat 2011
Assurer un niveau minimal de supervision continue pour le maintien de la navigabilité	Nombre d'heures de travail technique par an en pourcentage d'heures planifiées	90%	90%	87,87%
Internaliser les tâches liées au projet de certification et au CAW conformément à la politique d'internalisation	Heures assurées en interne en pourcentage du total.	64%	72%	75,85%
Améliorer les performances du personnel technique	Partage des heures de travail technique (travail sur projet) sous forme de pourcentage du total d'heures	66%	77%	81,66%
Assurer la bonne exécution de toutes les tâches de certification des normes de vol	Nombre d'heures de travail technique par projet en pourcentage des heures prévues	90%	90%	114,22%
Satisfaction de l'industrie	Pourcentage de retours d'information positifs reçus via les questionnaires envoyés aux parties prenantes	80%	65%	Sans objet*

AGREMENTS D'ORGANISME

Objectif	KPI	Objectif 2010	Objectif 2011	Résultat 2011
Établir des moyens de contrôle de l'efficacité des surveillances NAA, afin d'assurer une application commune de la surveillance des organismes; ceci indépendamment du fait que la surveillance a été réalisée par l'AESA ou une NAA par elle-même	Nombre de visites de NAA accompagnées de chefs d'équipe de l'AESA ou de membres de la direction de l'AESA	5%	5%	5%
Mettre en œuvre les nouvelles compétences adaptées en temps opportun suite aux changements des dates de réalisation	Disponibilité du plan de mise en œuvre	Appliquer les nouvelles compétences selon le plan de mise en œuvre	Nouvelles compétences mises en œuvre	La mise en œuvre a été exécutée dans la mesure où la rédaction des procédures et des formulaires a été finalisée.
Préparation de procédures adaptées pour les sous-traitants de NAA en tenant compte des nouvelles compétences	Pourcentage de tâches externalisées par rapport aux tâches réalisées par le personnel de l'AESA	Établir des procédures d'externalisation (objectif à 80 %)	Procédures d'externalisation établies (objectif à 80 %)	L'assistance à la procédure d'appel d'offres est en cours, l'assistance à l'habilitation est planifiée (nouvelles compétences)
Développer un système de surveillance fondé sur les risques avec des essais définis et des phases de réalisation	Mise en œuvre de phases de surveillance basée sur les risques par rapport au plan de mise en œuvre	Finalisation de la phase d'essais	50 % de mise en œuvre	Concept élargi à toutes les compétences associées aux agréments d'organismes, coordination avec S.1 et S.4 en cours.
Fournir les ressources requises pour les activités d'inspection du département de normalisation	% de satisfaction des demandes	90 % des demandes satisfaites	90 % des demandes satisfaites	90 % des demandes satisfaites

INSPECTION DANS LES ÉTATS MEMBRES

Objectif	KPI	Objectif 2010	Objectif 2011	Résultat 2011
Respect du nombre de visites d'inspection prévues dans le plan annuel approuvé (1 ^{er} pilier stratégique)	% des visites planifiées effectuées	100 % des visites prévues + visites ad hoc et autres visites imprévues	100 % des visites prévues + 10 % supplémentaires (Ad-hoc, FUP, etc.)	100 % réalisées dans tous les domaines (sans compter un nombre considérable de visites ad-hoc et de suivi supplémentaires)
Poursuite des mesures de normalisation proactives (2 ^e pilier stratégique)	Mise en place de réunions de normalisation	Une par champ d'application	1 réunion pour FSTD et IAW 2 réunions pour CAW, OPS, FCL	Objectif réalisé (réunions de normalisation tenues dans tous les domaines existants)
Évaluer l'impact du règlement de base et des règles de mise en œuvre (art 24.3) (3 ^e pilier stratégique)	% de problèmes analysés par rapport aux problèmes identifiés	Sans objet	70%	100%

OPERATEURS

Objectif	KPI	Objectif 2010	Objectif 2011	Résultat 2011
Créer les processus et procédures nécessaires, y compris une base de données complète pour la collecte, l'analyse et la gestion des habilitations, ainsi que les modifications nécessaires mises en œuvre dans l'outil ERP de l'Agence	Procédures et processus, exigences d'exploitation de la base de données, formulaires de demande et plan de financement	Rédiger les procédures et processus, ainsi que les exigences d'exploitation de la base de données établies	Rédiger les procédures et processus, ainsi que la base de données établie	Projet de procédure élaboré dans ARIS; Document d'analyse d'exploitation établi pour l'application logicielle TCO; réunions régulières organisées en présence de la direction F concernant l'intégration de la procédure d'administration des TCO dans SAP
Application réussie de la règle de mise en œuvre relative aux habilitations des TCO	Application aisée de la règle de mise en œuvre	Sans objet	Évaluation des risques initiale effectuée;	Procédure de réglementation de la partie-TCO envisagée reportée pour des raisons indépendantes de la volonté de S.4.2 (CRD publié en janvier 2012)
Épauler la Commission dans le contexte du règlement CE n°2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005	Épauler la Commission conformément aux demandes	10 missions (envisagées par la Commission)	10 missions	Aucune mission demandée par CION (liste de sécurité de l'UE) 10 auditions/réunions de l'ASC à Bruxelles
Participer à des séminaires, conférences, tournées de promotion	Nombre d'initiatives en dehors des événements habituels	Au moins 3	5	7
Présenter le système SAFA de la Commission européenne au cours de conférences internationales appropriées et sur demande formulée par les États, afin d'aligner les méthodes d'inspection au sol sur celles d'autres autorités aéronautiques majeures	Nombre de présentations externes et d'échanges avec les autorités des pays tiers	5	5	9
Qualification d'inspecteurs SAFA	Achèvement de la formation avec un organisme de formation agréé par l'AESA	Amélioration d'une année à l'autre	Tous les STL et STM	Réalisé.
Développement de la base de données SAFA	Simplicité d'utilisation et qualité des extraits	24 inspections	100%	100%

COOPERATION INTERNATIONALE

Objectif	KPI	Objectif 2010	Objectif 2011	Résultat 2011
Promouvoir le système de l'AESA par des accords bilatéraux (BASA), des accords de collaboration (WA) et des représentants locaux.	- Pourcentage du nombre d'initiatives mise en œuvre par rapport au nombre total de demandes reçues - Pourcentage du nombre de	Sans objet	90 % des demandes ayant reçu une réponse positive dans des délais acceptables 90 % des réunions de	98% 100%

	réunions de coordination, dans le cadre du suivi des conventions		coordination organisées	
Épauler la CE lors de la définition, la mise en œuvre et l'évaluation des programmes de coopération de l'UE dans le domaine de l'aviation civile (Nouvel objectif)	Nombre de projets avec implication directe de l'AESA (participation aux réunions de comité de pilotage des projets, contribution aux activités techniques, etc.)	5 projets	7 projets	19 projets
Développer et mettre en œuvre les activités de coopération technique telles que la formation et les ateliers techniques au bénéfice des autorités partenaires internationales	Nombre d'activités techniques organisées pour diffuser et expliquer les règlements de l'UE	15 événements	15 événements	20 événements
Appui à la Commission pour la coordination des lettres d'état (SL) de l'OACI conformément à la procédure de la Commission	- Pourcentage des recommandations concernant les Lettres d'état (SL) fournies à temps	90%	90%	98%

ACTIVITES DE SOUTIEN¹¹

Objectif	KPI	Objectif 2010	Objectif 2011	Résultat 2011
Traiter les demandes en temps utile en vue d'assurer la qualité et l'amélioration continue du service à l'industrie	Pourcentage des demandes allouées dans les 5 jours ouvrables suivant leur réception	75%	75%	73%
Traiter les demandes en temps utile en vue d'assurer la qualité et l'amélioration continue du service à l'industrie	Pourcentage de certificats émis dans les 2 jours ouvrables, à partir de la réception des visas techniques	75% ¹	80% ²	90%
Respecter les termes des contrats-cadres avec les NAA	Pourcentage de factures traitées (paiement ordonné) dans les 45 jours civils suivant l'enregistrement de la facture	100% ²	98% ³	99%
Proposer un service d'achat approprié au secteur d'activité	Pourcentage de planification à valeur élevée (>60k) de septembre réalisée à la fin de l'année (nombre de procédures, nombre de contrats signés, volume budgétaire)	90%	92%	96%
Maintien d'un taux élevé d'exécution du budget	Pourcentage d'engagements respectés par rapport aux prévisions compte tenu du budget annuel global	98%	98%	98%

¹¹ Certains des KPI ont été passés en revue afin d'améliorer leur adaptation aux méthodes de travail dans SAP, comme l'indiquent déjà les conditions du programme de travail 2012.

Améliorer l'efficacité du processus de recouvrement des créances	Nombre moyen de jours avant l'encaissement des ordres de recouvrement	120	100	98
Produire des rapports de gestion adéquats à l'attention du CA	Tableau de résultats fourni pour chaque réunion du CA	3	4	4
Établir un système commun de gestion des dossiers pour l'ensemble de l'AESA qui respecte les exigences de conformité et de la norme ISO 9001.	Déploiement réussi du logiciel de gestion des archives dans tous les départements	2 départements-pilotes	Étude de faisabilité de la gestion des informations	Évaluation commerciale effectuée
Mise en œuvre du tableau des effectifs	Pourcentage de postes d'agents temporaires autorisés pourvus fin 2011	98%	97%	100%
Identifier le programme de formation standard (critères communs en tenant compte des connaissances, des compétences et de l'expérience) pour le profil des inspecteurs de la sécurité aérienne	Document de travail final	Document de travail final validé et signé	Développement initial et fourniture de modules et programmes de formation communs identifiés	La version 3 du document Critères de qualification des inspecteurs évoquant les profils d'inspecteurs IAW et CAW a été acceptée par le CTIG
Certification ISO 9001	Évaluation par un organe externe	Certificat obtenu	Certificat maintenu	Certificat maintenu
Réaliser un exercice annuel d'analyse des risques.	Registre des risques à jour	100 % à jour	100 % à jour	100 % à jour
Habilitation -Assurer un processus continu et stable de supervision des NAA et/ou des entités qualifiées auxquelles des tâches de certification ont été confiées -Fournir une garantie fiable au processus de certification que les NAA et/ou les QE sont en mesure d'exécuter les tâches allouées et que l'Agence est capable de répondre aux demandes en temps requis.	Indicateur de conformité: Plan annuel d'habilitation mis en œuvre <i>Objectif: toutes les inspections prévues pour une année N ont été effectuées</i> Indicateur de performance: Adaptation efficace des audits ACCR supplémentaires identifiés au cours de l'année N <i>Objectif: tous les audits supplémentaires à exécuter pendant l'année N.</i>	100 % à jour	100 % à jour	100 % à jour

Annexe 8: Conseil d'administration de l'AESA

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

Le conseil (d'administration) s'est réuni à quatre reprises en 2011.

Composition¹²

Membres avec droits de vote	Commission européenne et États membres européens (27)
Membres sans droits de vote	Norvège, Liechtenstein, Islande, Suisse
Observateurs	Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ARYM, Monténégro, Serbie et mission des Nations Unies au Kosovo (à désigner)

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

Président du conseil d'administration	Vice-président au conseil d'administration
M. Michael SMETHERS (Royaume-Uni)	M. Maxime COFFIN (France)

¹² Une liste détaillée des membres du CA de l'AESA est disponible sur le site internet de l'AESA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

Annexe 9: Liste des acronymes

ACARE	Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe)
ACI	Airport Council International (Conseil international des aéroports)
AD	Airworthiness Directive (Consigne de navigabilité)
AMC	Acceptable Means of Compliance (Moyens acceptables de conformité)
SNA	Air Navigation Services (Services de navigation aérienne)
AR	Authority Requirements (Exigences applicables aux autorités)
ATCO	Air Traffic Controller (Aiguilleur du ciel du trafic aérien)
GTA	Air Traffic Management (Gestion du trafic aérien)
ABSA	Bilateral Air Safety Agreement (Accord bilatéral de sécurité aérienne)
AC	Agent contractuel
CAAC	General Administration of Civil Aviation of China (Administration générale de l'aviation civile de Chine)
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection (ICAO) (Comité de la protection de l'environnement en aviation (OACI))
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation (Organisme des services de navigation aérienne civile)
CAT	Commercial Air Transport (Transport aérien commercial)
CAW	Continuing Airworthiness (Maintien de la navigabilité aérienne)
CC	Cabin Crew (Équipage de cabine)
CMA	Continuous Monitoring Approach (Approche de surveillance continue)
CRD	Comment Response Document (Document de réponse aux commentaires)
CRT	Comment Response Tool (Outil de réponse aux commentaires)
CTIG	Common Training Initiative Group (Groupe d'initiative de formation commune)
COA	Continuing Airworthiness Organisations (Organismes de maintien de la navigabilité)
DOA	Design Organisation Approval (Agréement d'organismes de conception)
CECAC	European Crisis Coordination Cell (Cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise)
EAD	Emergency Airworthiness Directive (Consigne de navigabilité d'urgence)
EARPG	European Aviation Research Partnership Group (Groupe européen de partenariat pour la recherche aéronautique)
EASAC	European Safety Advisory Committee (Comité consultatif européen sur la sécurité aérienne)
EASP	European Aviation Safety Programme (Programme européen de sécurité aérienne)
EASp	European Aviation Safety Plan (Plan européen de sécurité aérienne)
CE	Commission européenne
CEAC	European Civil Aviation Conference (Conférence européenne de l'aviation civile)
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team (Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale)
ECofA	Export Certificate of Airworthiness (Certificat de navigabilité pour l'exportation)
ECDC	European Centre for Disease Prevention and Control (Centre européen de prévention et de contrôle des maladies)
EGAST	European General Aviation Safety Team (Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale)
EHFAG	European Human Factors Advisory Group (Groupe consultatif européen des facteurs humains)
EHEST	European Helicopter Safety Team (Équipe européenne pour la sécurité des hélicoptères)
PRE	Planification des ressources de l'entreprise
ESSI	European Safety Strategy Initiative (Initiative européenne de sécurité stratégique)
ETSOA	European Technical Standard Order Autorisation (Autorisation selon les spécifications techniques européennes)
UE	Union européenne
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile)
FAA	Federal Aviation Administration (USA) (Administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique)
BEAF	Blocs d'espace aérien fonctionnel
FAL	Final Assembly Line (Chaîne d'assemblage final)
FCL	Flight Crew Licensing (Octroi de licences de pilotes)
FDM	Flight Data Monitoring (Surveillance des données de vol)
FOIA	(US) Freedom of Information Act (Loi sur la liberté d'information des États-Unis d'Amérique)
FSTD	Flight Synthetic Training Devices (Simulateurs d'entraînement au vol)
FTE	Full Time Equivalent (Équivalent plein temps)
GM	Guidance Material (Documents d'orientation)
HLSC	(ICAO) High Level Safety Conference (Conférence sur la sécurité de haut niveau (OACI))

RH	Ressources humaines
IAC	Interstate Aviation Committee (Comité aéronautique inter-États)
SAI	Service d'audit interne (Commission européenne)
IAW	Initial Airworthiness (Navigabilité initiale)
ICF	International Cooperation Forum (Forum sur la coopération internationale)
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
IGPT	Inter-groupe de formation des pilotes (AESA)
IORS	Système interne de compte-rendu d'événements (AESA)
IPPF	International Professional Practices Framework (Cadre des pratiques professionnelles internationales)
ISC	Internal Safety Committee (Comité interne de sécurité)
TI	Technologies de l'information
ITQI	International Training Qualification Initiative (IATA) (Initiative de qualification de la formation internationale (IATA))
JAA	Joint Aviation Authorities (Autorités conjointes de l'aviation)
JAR	Joint Aviation Requirement (Règle aéronautique commune)
JARUS	Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (Autorités conjointes de réglementation des systèmes sans équipage)
JCAB	Bureau de l'aviation civile japonaise
LoA	Letter of Agreement (lettre d'accord)
LMER	Master Minimum Equipment List (Liste minimale d'équipements de référence)
MOA	Maintenance Organisation Approval (Agrément d'organisme de maintenance)
MRB	Maintenance Review Board (Conseil de révision de la maintenance)
NAA	National Aviation Authority (Autorité aéronautique nationale)
NGAP	New Generation of Aviation Professionals (ICAO) (Nouvelle génération de professionnels aéronautiques (OACI))
N°	Numéro
NPA	Notice of Proposed Amendment (EASA) (Avis de proposition de modification (AESA))
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) (Avis de proposition de réglementation (FAA))
TFOEB	Operational Evaluation Board (Conseil d'évaluation opérationnelle)
OPS	Air Operations (Exploitations aériennes)
OR	Organisation Requirements (Exigences applicables aux organismes)
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) (Proposition d'émission d'une directive de navigabilité (AESA))
POA	Production Organisation Approval (Agrément d'organisme de production)
PRB	Performance Review Board (Organe d'évaluation des performances)
T	Trimestre
RTC	Restricted Type Certificate (Certificat de type restreint)
SAE	Society of Automotive Engineers (Société des ingénieurs automobiles)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers)
SAP	Systeme, Anwendungen und Produkte in der Datenverarbeitung [DE] Systèmes, applications et produits dans le traitement des données [FR]
SARPS	Normes (OACI) et pratiques recommandées
SAN	Storage Area Network (Réseau de zones de stockage)
SAS	Special Airworthiness Specification (Consigne de navigabilité spéciale)
SESAR	Single European Sky ATM Research (Programme de recherche pour la mise en place du Ciel unique européen)
SPOA	Single Productions Organisations (Organismes de production unique)
SNE	Seconded National Expert (Expert national détaché)
SMS	Safety Management Systems (Système de gestion de la sécurité)
SSP	State Safety Programme (Programme de sécurité de l'État)
STC	Supplemental Type Certificate (Certificat de type supplémentaire)
STD	Synthetic Training Device (Simulateur d'entraînement au vol)
AT	Agent temporaire
TC	Type Certificate (Certificat de type)
TCO	Third Country Operators (Opérateurs de pays tiers)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
EAU	Émirats arabes unis
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (OACI) (Programme universel d'audits de supervision de la sécurité)
WA	Working Arrangement (Accords de collaboration)