



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY  
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE  
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

# Rapport général annuel 2010



Juin 2011

## **Introduction du Président du Conseil d'administration**

Je suis particulièrement satisfait, en tant que Président du conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, de pouvoir m'exprimer en premier lieu dans le rapport annuel de l'Agence pour 2010. Ce rapport illustre les aspects divers des efforts de grande envergure mis en œuvre et des progrès réalisés par l'Agence, l'an dernier, sur de nombreux fronts.

Les développements les plus significatifs intervenus en 2010 concernent la stratégie en matière de sécurité. L'assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) du mois d'octobre a fixé l'objectif de rendre le règlement sur la sécurité plus proactif et davantage fondé sur les risques, de créer une plus grande transparence des informations relatives à la sécurité et d'utiliser des indicateurs de performance efficaces en matière de sécurité. L'AESA a pris sa place à l'Assemblée parmi les principales autorités régulatrices mondiales, et joué un rôle actif dans le cadre des discussions.

La norme de sécurité de l'aviation européenne est élevée, mais pas pour autant la meilleure au monde. Le récent livre blanc des transports de la Commission européenne a pour objectif de faire de l'Europe la zone aérienne la plus sûre au monde. Au cours d'un discours du mois de janvier 2011 (qui, au départ, devait avoir lieu au printemps 2010 et qui a été reporté en raison de la crise causée par le nuage de cendres volcaniques), le vice-président, Monsieur Kallas, a mis l'Union européenne au défi «d'atteindre les niveaux de performances les plus élevés en matière de sécurité mis à profit dans l'Union européenne toute entière et de les améliorer constamment. L'AESA est au cœur de ce défi.

En 2010, l'Agence a élaboré le premier programme et le premier plan de sécurité à l'échelle européenne. Le programme décrit la manière dont le système européen de réglementation en matière de sécurité aérienne fonctionne et comment les rôles et les responsabilités des différents protagonistes s'imbriquent. Il présente en somme un système de gestion de la sécurité pour l'Europe.

Le plan est un document opérationnel fondé sur une large collecte de données et d'informations, permettant d'identifier les principaux aspects des risques pour la sécurité que les opérateurs doivent affronter, et exposant une série de mesures destinées à réduire les risques. Le plan sera continuellement révisé, il servira de guide pour la politique et le programme de travail de l'Agence. Comme l'a démontré l'épisode du nuage de cendres volcaniques en 2010, il est nécessaire qu'un régulateur de sécurité déplace l'axe de son action et se consacre à des tâches différentes, telles que l'apparition de circonstances nouvelles et l'émergence de risques nouveaux.

En 2010, l'Agence a poursuivi son évolution vers un régime de sécurité juridique complet, englobant les 27 États membres de l'Union européenne et d'autres pays d'Europe qui appliquent la réglementation aérienne de l'Union européenne. Il s'agit d'un objectif ambitieux, difficile, qui prend forme progressivement. L'an dernier, nous avons progressé de manière substantielle en dégagant presque un consensus sur les règles relatives à la gestion du trafic aérien et l'octroi des licences au personnel, et en accomplissant un vaste travail préparatoire dans d'autres domaines.

Les activités de l'Agence comportent tant d'aspects qu'il m'est impossible de les aborder tous dans ce préambule. Mais je souhaite une fois encore rendre hommage aux compétences et au dévouement de l'ensemble du personnel de l'AESA. Le succès de l'AESA repose sur les efforts et l'engagement de ses collaborateurs, ceux-ci forment une organisation dont l'Europe peut tirer une fierté légitime.

Michael Smethers  
Président du Conseil d'Administration

## Introduction du Directeur exécutif

Les évolutions intervenues en 2010 ont encore prouvé l'importance d'une action coordonnée en matière de sécurité aérienne. Si les chiffres indiquent une bonne année pour la sécurité en Europe, sans accident dans le transport aérien commercial à voilure fixe européen, cette année restera un piètre millésime pour l'aviation civile en dehors de la zone, avec 52 accidents mortels et 881 passagers décédés dans cette catégorie. La gestion collective de la sécurité est impérative pour attaquer de front les problèmes de sécurité, tels que les pertes de contrôle et les sorties de piste à l'échelle mondiale.

L'AESA a été à la pointe d'une importante progression en 2010, vers l'adoption d'une approche fondée sur les risques pour promouvoir une action coordonnée en matière de sécurité aérienne en Europe et dans le monde. L'Agence a joué un rôle important lors de la 37<sup>ème</sup> session de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui s'est tenue à Montréal, au cours des mois de septembre et d'octobre 2010. L'AESA avait préparé des positions, en proposant une approche européenne commune, coordonnée avec les institutions de l'Union européenne et d'autres partenaires. Sur un total de 33 positions communes adoptées et distribuées à toutes les délégations européennes à l'assemblée, 27 avaient été élaborées par l'AESA.

Au cours de l'année, l'Agence a progressé vers l'établissement du premier système de gestion de la sécurité aérienne à l'échelle européenne. Le programme européen de sécurité aérienne (EASP) coordonne et complète ce qui a été accompli par les États membres, en identifiant les risques-clés pour la sécurité auxquels il convient d'apporter une solution au plan européen et en fixant des objectifs de sécurité nationaux concrets. Le plan européen de sécurité aérienne (EASp) est une partie essentielle de l'EASP. Ce document de référence pour les dirigeants met fin au cycle de gestion de la sécurité, en reliant les problèmes de sécurité de haut niveau à l'échelle européenne à des actions et initiatives en vue d'atténuer les risques sous-jacents.

Le programme et le plan tracent ensemble la voie pour les activités en matière de sécurité pour les quatre années à venir en Europe et ce, dans tous les domaines de l'aviation. Avec l'appui des vastes compétences de l'AESA, qui incluent désormais la gestion du trafic aérien (GTA) et les aéroports, le cadre pour une approche globale des systèmes de la sécurité aérienne est en place.

Cette approche exhaustive doit constituer le pilier de l'industrie, garantir un degré de sécurité en constante progression, tout en mettant à disposition des processus de certification simplifiés et des procédures de réglementation rationalisées. Un premier défi sur cette voie sera la certification de la prochaine génération de technologie GTA en appui du Ciel unique européen. À cet égard, des accords de collaboration avec SESAR Joint Undertaking et EUROCONTROL ont été mis en place.

Suite à l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en avril 2010, l'AESA a coopéré avec de nombreuses parties prenantes, afin d'assurer la sécurité des vols lors de la réouverture de l'espace aérien européen. L'Agence a également apporté son assistance pour définir une nouvelle approche européenne visant à permettre le maintien de normes de sécurité élevées sans interruption du trafic aérien européen au cours d'événements de cette nature susceptibles de survenir à l'avenir.

En définitive, je suis fier de souligner que l'AESA s'est soumise à un audit ISO 9001:2008 qui a été couronné de succès au mois de novembre 2010. Cette certification, qui n'aurait pas pu avoir lieu sans le dévouement et l'engagement de l'ensemble du personnel, est la reconnaissance de l'aptitude de l'AESA à mettre en place des processus de travail et organisationnels efficaces. L'AESA est désormais la première agence de l'Union européenne entièrement certifiée ISO 9001:2008.

Patrick Goudou  
Directeur exécutif

# Table des matières

<b>INTRODUCTION DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION .....</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION DU DIRECTEUR EXECUTIF.....</b>	<b>4</b>
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>6</b>
<b>L'AGENCE .....</b>	<b>9</b>
<b>STRUCTURE ORGANISATIONNELLE .....</b>	<b>10</b>
<b>PRINCIPAUX EVENEMENTS 2010.....</b>	<b>11</b>
<b>ACTIVITES DE L'AGENCE .....</b>	<b>12</b>
<b>1. STRATEGIE DE SECURITE .....</b>	<b>12</b>
1.1. Objectif et champ d'application .....	12
1.2. Principales réalisations en 2010.....	12
<b>2. ANALYSE ET RECHERCHE EN MATIERE DE LA SECURITE .....</b>	<b>15</b>
2.1. Objectif et périmètre d'action .....	15
2.2. Principales réalisations en 2010.....	15
Analyse de la sécurité.....	15
Recherche.....	17
2.3. Indicateurs de performance clés.....	19
<b>3. REGLEMENTATION .....</b>	<b>20</b>
3.1. Objectif et périmètre d'action .....	20
3.2. Principales réalisations 2010 .....	20
3.3. Indicateurs de performance clés.....	23
<b>4. CERTIFICATION DES PRODUITS.....</b>	<b>24</b>
4.1. Objectif et périmètre d'action .....	24
4.2. Principales réalisations en 2010.....	24
4.3. Indicateurs de performance clés.....	27
<b>5. AGREMENTS D'ORGANISMES .....</b>	<b>28</b>
5.1. Objectif et périmètre d'action .....	28
5.2. Principales réalisations en 2010.....	28
5.3. Indicateurs de performance clés.....	30
<b>6. INSPECTIONS DES ÉTATS MEMBRES .....</b>	<b>31</b>
6.1. Objectif et périmètre d'action .....	31
6.2. Principales réalisations en 2010.....	31
6.3. Indicateurs de performance clés.....	33
<b>7. OPERATEURS.....</b>	<b>34</b>
7.1. Objectif et périmètre d'action .....	34
7.2. Principales réalisations en 2010.....	34
SAFA.....	34
Opérateurs de pays tiers.....	35
7.3. Indicateurs de performance clés.....	36
<b>8. COOPERATION INTERNATIONALE.....</b>	<b>37</b>
8.1. Objectif et périmètre d'action .....	37
8.2. Principales réalisations en 2010.....	37
8.3. Indicateurs de performance clés.....	38
<b>9. ACTIVITES DE SOUTIEN.....</b>	<b>39</b>
9.1. Objectif et champ d'application .....	39

9.2. Principales réalisations en 2010.....	39
Gestion générale.....	39
Services gestion des demandes et marchés.....	39
Services juridiques.....	40
Communications.....	40
Ressources humaines.....	41
Formation technique.....	43
Services administratifs et d'information.....	43
9.3. Indicateurs de performance clés.....	45
<b>CONTROLE INTERNE ET ATTENUATION DES RISQUES .....</b>	<b>46</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>49</b>
ANNEXE 1: DECLARATION D'ASSURANCE DE L'ORDONNATEUR .....	50
ANNEXE 2: ÉTUDES ET PROJETS DE RECHERCHE EN 2010.....	51
ANNEXE 3: DECISIONS, AVIS ET NPA EN 2010 .....	52
ANNEXE 4: RESULTATS FINANCIERS DE L'AGENCE EN 2010 (EXECUTION DU BUDGET DE L'AESA) .....	54
ANNEXE 5: ÉVOLUTION ET CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DES EFFECTIFS .....	58
ANNEXE 6: CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AESA .....	60
ANNEXE 7: LISTE DES ACRONYMES .....	61

## Introduction <sup>1</sup>

En 2010, l'Agence a poursuivi la prise main de ses nouveaux mandats et responsabilités, tout en continuant parallèlement à renforcer et promouvoir son rôle d'axe central de la stratégie de l'Union européenne en matière de sécurité aérienne. C'est dans ce contexte que l'Agence a poursuivi sa progression vers l'établissement d'un cadre légal européen exhaustif dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et a fortement contribué à la création d'une stratégie européenne de sécurité aérienne.

Plus particulièrement, l'Agence s'est vue confier les nouvelles tâches suivantes en 2010 :

- le développement d'un programme européen de sécurité aérienne (EASP) et d'un plan (EASp);
- l'instauration du système interne de compte-rendu d'événements (IORS);
- le travail préparatoire concernant les autorisations d'opérateurs de pays tiers (TCO);
- la participation à l'organe d'évaluation des performances (PRB) concernant le système de performance de la gestion du trafic aérien (GTA).

Une grande partie des activités a également nécessité une étroite collaboration avec d'autres autorités. L'AESA a assuré une représentation européenne constante à la 37<sup>ème</sup> assemblée générale de l'OACI, en apportant son soutien à la rédaction des documents de travail et d'information présentés par la Présidence belge. L'Agence a également continué à s'engager directement au sein de différents groupes et commissions de travail de l'OACI. Au niveau européen, l'Agence a adopté un accord de collaboration avec EUROCONTROL et un protocole d'accord (LoA) a été signé avec SESAR Joint Undertaking, en vue de définir les tâches et les modalités liées au programme SESAR.

En 2010, l'Agence a poursuivi ses efforts dans le but d'être reconnue comme un organisme de qualité de haut niveau. En novembre 2010, l'AESA a été certifiée avec succès, dans le cadre de la norme ISO9001:2008, devenant ainsi la première agence européenne entièrement certifiée. De plus, en 2010, la fonction d'audit interne de l'Agence a été certifiée avec succès au titre du cadre de référence international des pratiques professionnelles (CRIPP).

Enfin, l'Agence a réalisé son exercice annuel d'évaluation des risques. Les risques identifiés et les actions visant à réduire leur impact au minimum, réalisées ou mises en route sont présentées dans ce rapport.

---

<sup>1</sup> Le rapport général annuel de l'Agence pour l'année 2010 a été établi conformément à l'article 57 du règlement (CE) n° 216/2008 (le 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 2010. Comme le montrent les tableaux récapitulatifs de chaque activité, pratiquement tous les objectifs définis dans le programme de travail 2010 ont été atteints à la fin de 2010.



## 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**

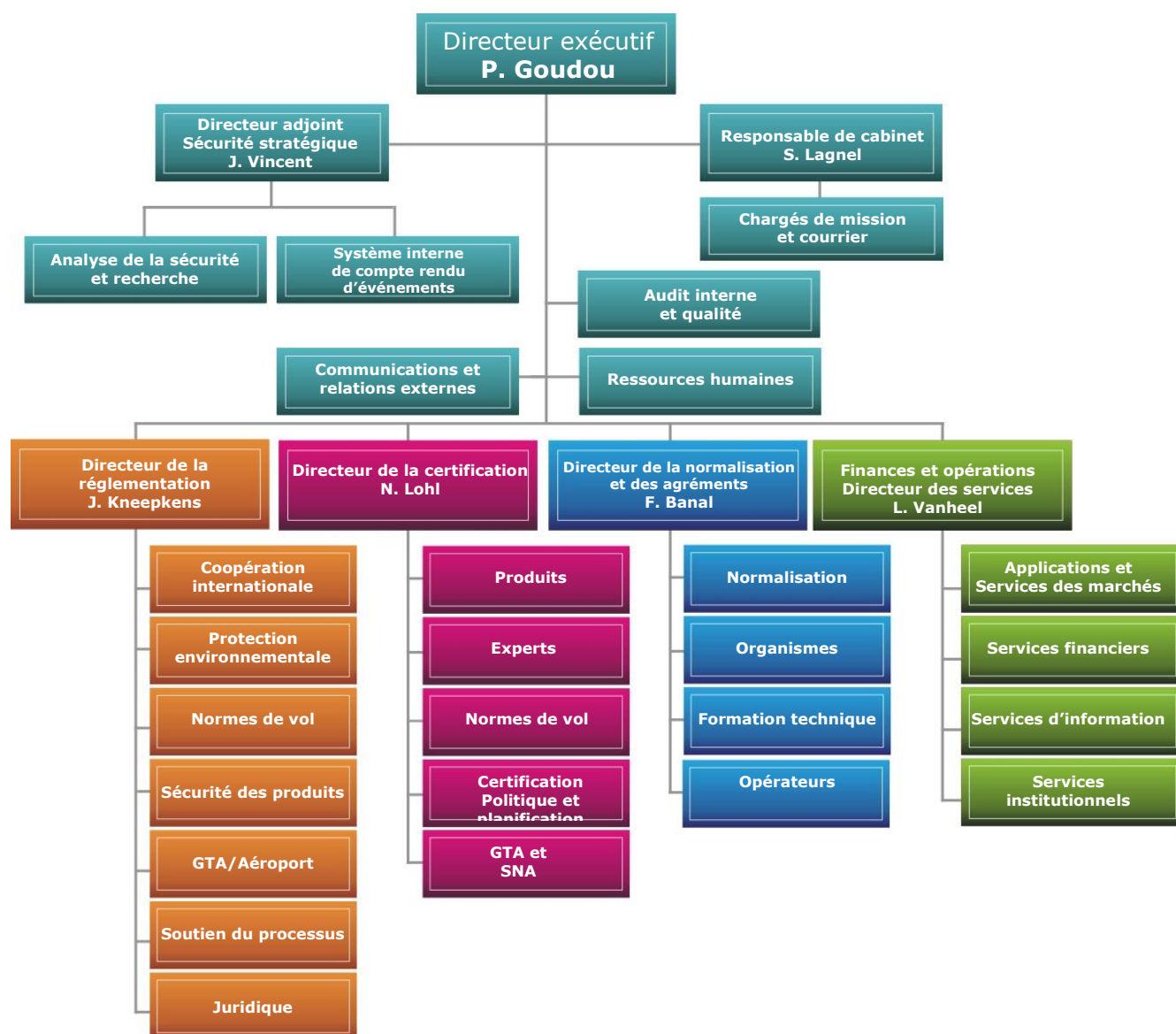
Le transport aérien constitue l'un des modes de transport les plus sûrs. Étant donné que le trafic aérien continue de croître, il est nécessaire que des efforts communs soient déployés au niveau européen en vue de maintenir la sécurité et la durabilité du transport aérien. L'Agence élabore des règles de sécurité et environnementales communes. Elle surveille la mise en œuvre des normes en procédant à des inspections dans les États membres, 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: l'établissement de la rédaction de la législation de sécurité aérienne et l'assistance sous la forme de conseils techniques de la Commission européenne et des États membres;
- les inspections et la formation visant à assurer une mise en œuvre uniforme de la législation européenne en matière de sécurité aérienne dans tous les États membres;
- la certification en matière de navigabilité et la certification environnementale des produits, des pièces et des 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 (évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers) de l'Union européenne;
- la collecte de données, l'analyse et la recherche pour améliorer la sécurité aérienne.

## Structure organisationnelle



État: mai 2011

## Principaux événements 2010

Événement	Date
<b>Organisé/co-organisé par l'AESA</b>	
Journée d'information AESA – Deuxième extension du mandat de l'AESA: Aéroports et ATM, Oslo	22 janvier 2010
2e forum sur la coopération internationale (ICF-2), Dubaï	27 au 29 avril 2010
Visite de M. Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, Cologne	31 mai 2010
Conférence internationale États-Unis/Europe sur la sécurité aérienne 2010, Nouvelle-Orléans	8 au 10 juin 2010
Atelier sur les problèmes liés au nuage de cendres volcaniques, Cologne	21 juin 2010
Conférence AESA « <i>Towards Common Safety Rules – first phase ATM Opinions</i> » («Vers des règles communes en matière de sécurité – Avis GTA première phase»), Cologne	24 juin 2010
Conférence internationale sur l'incidence du changement climatique sur la sécurité aérienne, Cologne	Du 8 au 9 septembre 2010
Conférence AR/OR, Cologne	Du 20 au 21 octobre 2010
Conférence OPS sur la partie CAT et la partie SPA, Cologne	25 novembre 2010
<b>Organisé à l'OACI/niveau UE</b>	
8e rencontre du Comité OACI sur la protection de l'environnement en aviation (CAEP/8), Montréal	1 au 12 février 2010
Conférence sur un Ciel unique européen II, Madrid	25 au 26 février 2010
Conférence sur la sécurité de haut niveau OACI, Montréal	29 au 31 mars 2010
1er sommet de l'aviation UE – Amérique Latine, Rio de Janeiro	24 au 26 mai 2010
37 <sup>ème</sup> assemblée générale OACI, Montréal	27 septembre au 8 octobre 2010
Sommet de l'aviation européenne, Bruges	26 au 27 octobre 2010

## Activités de l'Agence

### **1. Stratégie de sécurité**

#### **1.1. Objectif et champ d'application**

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 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'industrie, de EUROCONTROL, des États membres et de l'AESA.

En 2010, ce travail a atteint son apogée avec la mise au point du premier système de sécurité aérien européen, issu de développement du programme européen de sécurité aérienne (EASP) et du plan de sécurité aérien européen (EASp) y afférent.

#### **1.2. Principales réalisations en 2010**

##### ➤ **Le programme européen de la sécurité aérienne (EASP)**

Au cours de l'année 2010, l'EASAC a élaboré un manuel pour le programme européen de sécurité aérienne (EASP) et un plan européen de sécurité aérienne (EASp). À partir de ce travail, la Commission européenne envisage de publier une communication sur la stratégie à adopter pour l'avenir de la sécurité aérienne européenne, en répertoriant des objectifs pour les années à venir. Le tableau complet se compose des trois éléments suivants: une stratégie, un programme et des plans de sécurité périodiques.

L'Europe est pionnière dans cette entreprise, étant donné qu'aucune autre région au monde ne possède une structure capable de traduire en actes la gestion de la sécurité. Les éléments ci-dessus ont été approuvés par le Conseil d'administration de l'Agence, en décembre 2010.

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

- un ensemble de politiques et d'objectifs (la stratégie);
- un ensemble de règlements et d'activités visés par l'amélioration de la sécurité (le programme), et
- une sécurité de haut niveau entraînant l'analyse et le plan d'action correspondant (le plan de sécurité).

- Le manuel de l'EASP

Un manuel décrit l'EASP. Il contient un ensemble de processus et d'activités, et se divise en deux parties.

La première partie porte sur le système européen de sécurité aérienne créé par le règlement fondateur. Il met en place le décor. Il décrit les divers intervenants, leurs rôles, leurs responsabilités et la manière dont ils interagissent entre eux. Il est primordial de comprendre comment le système peut être utilisé pour améliorer la sécurité. Ce document présente également les intervenants extérieurs qui influencent le système.

La deuxième partie décrit comment le système devrait fonctionner pour pouvoir améliorer continuellement la sécurité. L'instauration d'une gestion de la sécurité formalisée dans tous les secteurs de l'industrie de l'aviation civile est toujours en cours. En effet, l'OACI a introduit un changement de paradigme qui est actuellement en cours de déploiement. Ce changement de paradigme consiste en deux éléments : les SGS/PSE et le règlement fondé sur la performance, en utilisant une approche globale du système. Pour prendre en compte cet environnement changeant, cette partie du document propose des aspirations ainsi que des processus existants. La proposition place la gestion collective de la sécurité au centre du système aéronautique.

Le manuel EASP est un document initial. Étant donné que les principes de gestion de la sécurité se développent, le système devra évoluer. La collaboration est la clé de la mise en œuvre réussie de la gestion de la sécurité. Cela est tout particulièrement vrai dans notre cas et peut également servir de modèle pour d'autres approches de coopération régionale.

L'EASP vise également à fournir une assistance aux États membres dans la préparation de leurs PSE. Cela permet de donner une vue européenne des différentes interfaces et des questions communes à aborder. Cette vision européenne est primordiale pour l'approche collaborative et vice versa. En effet, une compréhension commune de la manière dont le système de l'AESA fonctionne, et des rôles et activités de tous les intervenants, constituent la base même d'un travail d'équipe que nous devons mettre en place, afin de réussir dans cette entreprise qui représente un véritable défi.

- Le plan européen de la sécurité aérienne (EASp)

En 2010, la première édition de l'EASp a été élaborée selon une approche ascendante. Les priorités initiales ont été établies en agrégeant les priorités nationales fournies par les États membres. Ces priorités ont fait l'objet d'une comparaison avec des priorités établies par l'Initiative européenne de sécurité stratégique (ESSI), EUROCONTROL et l'Agence. Des éditions futures suivront une méthodologie coopérative plus solide, contrairement à celle (analytique) utilisée pour cette première version. Les principes pour le développement des prochains plans sont décrits dans le manuel de l'EASP.

La gestion de la sécurité a évolué au fil des années. L'amélioration du bilan de sécurité est devenue un défi requérant un effort collectif et un classement par priorités des ressources limitées. La publication d'un plan de sécurité montre l'engagement européen envers l'action.

L'objectif de ce genre de document est de boucler la boucle de la gestion de la sécurité, en reliant les questions de sécurité identifiées à l'échelle européenne par l'analyse des événements concernant la sécurité avec des initiatives et des plans d'action mis en œuvre en vue d'atténuer les risques sous-jacents.

L'EASp propose une voie à suivre pour les 4 années à venir, dressant une représentation intelligible des activités relatives à la sécurité en Europe dans tous les domaines de l'aéronautique. Elle établit la première couche des priorités qui sera complétée par les plans de sécurité nationaux et, au sein de l'Agence, par un programme de sécurité interne. Elle construit un réseau pour l'action. Une coordination et une étroite collaboration sont impératives pour que ce travail soit actualisé et reste efficace.

## **2. Analyse et recherche en matière de la sécurité**

### **2.1. Objectif et périmètre d'action**

L'AESA collecte et analyse des données afin de contribuer à améliorer les performances de sécurité du système aérien. 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 aériennes;
- 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, etc.).

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 2010, l'accent a été placé sur la consolidation des capacités existantes, par exemple, par le renforcement de l'approche systématique pour apparier les activités de sécurité avec les risques de sécurité identifiés et étendre l'utilisation et le partage des données.

### **2.2. Principales réalisations en 2010**

#### **Analyse de la sécurité**

- Utilisation productive des données de sécurité

L'expansion 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, un des objectifs premiers de ce dernier consiste à d'augmenter le rapport annuel sur la sécurité (ASR) pour y inclure un composant GTA. De plus, un coordinateur pour le «réseau d'analyse» a été recruté, ce qui signifie que le projet peut être mis en œuvre 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 «juste culture».

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

Une des principales réalisations de 2010 a été l'établissement d'un système interne de compte rendu d'événements (IORS), dont l'objectif est d'améliorer l'organisation interne et les processus de l'Agence pour tous les événements signalés à l'AESA. Cette action a consisté entre autres à élaborer la politique en matière d'IORS, les procédures nécessaires et la forme à utiliser. Le département IORS a été créé en octobre 2010.

- La coopération dans les enquêtes

Une coopération plus étroite et une confiance dans les méthodes de travail ont permis de déployer des actions correctives plus rapidement et de façon plus sûre après un incident grave ou un accident. Dans le cadre de la nouvelle législation européenne, le règlement (UE) n° 996/2010 <sup>2</sup> a été élaboré et mis en œuvre pour clarifier les rôles et les responsabilités de l'AESA.

Le suivi des incidents graves ou des accidents majeurs de l'aviation civile qui ont eu lieu en 2010, a porté sur les événements suivants :

- le 21 janvier 2010: Agusta AW139 EC-KYR, accident, Almería, Espagne;
- le 10 avril 2010: TU-154M, accident des Forces armées polonaises à Smolensk, Russie;
- le 13 avril 2010: Airbus A300B4-203F, XA-TUE d'AeroUnion, Monterrey, Mexique;
- le 12 mai 2010: Airbus A330, 5A-ONG, accident, Libye;
- le 28 juillet 2010: Airbus A321, accident de l'Airblue AP-BJB, Islamabad;
- le 27 juillet 2010: Boeing MD-11, cargo Lufthansa, D-ALCQ, accident à l'aéroport de Riyad, Arabie Saoudite;
- le 3 septembre 2010: Boeing 747-400F, accident N571UP, Dubaï, Émirats Arabes Unis;
- le 4 novembre 2010: Airbus A380, Qantas, accident panne moteur (non-critique).

- Cendres volcaniques

Suite à l'éruption du volcan Eyjafjallajökull (Islande) en avril 2010, qui a provoqué une perturbation énorme des voyages aériens en Europe du nord et de l'ouest, l'Agence a déployé des efforts considérables pour établir des mesures appropriées en vue de promouvoir la poursuite des vols en toute sécurité. La priorité a été accordée à la coordination, à des ateliers, à des présentations et à la participation à des groupes de travail, le tout dans le but de minimiser l'impact de tout événement à venir. À cette fin, un «Bulletin d'informations de sécurité» (Safety Information Bulletin <sup>3</sup>) a été publié, avec des recommandations pour les opérateurs des avions et des hélicoptères à turbine volant dans ou approchant d'un espace aérien connu pour être ou soupçonné d'être envahi par des cendres volcaniques. L'Agence déploie des activités au sein de la Cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise (CECAC) récemment créée, afin d'assurer en temps opportun une réponse méthodique et cohérente aux situations de crise. En outre, une collaboration a débuté avec l'OACI en vue d'établir de nouvelles normes de certification pour les cendres volcaniques.

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, JO L295/35.

<sup>3</sup> AESA SIB n° 2010-17R2: Vol dans l'espace aérien avec une faible contamination par des cendres volcaniques.



- Initiatives en matière de sécurité fournissant des résultats :

Les trois piliers de l'ESSI ont été associés avec le programme européen de sécurité aérienne (EASP).

- Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale (ECAST): de nouveaux termes de référence avec un lien avec le Comité consultatif européen sur la sécurité aérienne (EASAC) ont été adoptés. Le lancement de l'activité de sécurité des pistes ECAST, menée par le Groupe de travail européen de prévention contre les sorties de piste (EWGPPE) a eu lieu. La mise en activité du forum européen de surveillance des données de vol (FDM) est en cours.
- Équipe européenne pour la sécurité hélicoptères (EHEST): le rapport EHEST relatif aux accidents entre 2000 à 2005 et deux brochures de promotion de la sécurité, ainsi que les vidéogrammes correspondants, ont été publiés. Le séminaire international sur la sécurité des hélicoptères (IHSS) 2010 a été organisé en Europe.
- Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale (EGAST): les directives de promotion de la sécurité EGAST, les brochures et vidéogrammes correspondants, ont été publiés.

- Gestion des performances de sécurité

L'organe d'évaluation des performances (PRB) a été mis en place par le règlement (UE) n° 691/2010 <sup>4</sup>, établissant un système de performance de la GTA. Étant donné que ce système de performance couvre également la sécurité, la coopération avec l'Agence a été prévue dans le règlement. 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 une déclaration commune d'intention (DCI) signée entre l'Agence et les responsables du PRB, en février 2011.

- La sécurité au plan international

La Conférence sur la sécurité de haut niveau (HLSC) de l'OACI a eu lieu en mars 2010. L'AESA a présidé le groupe qui a réuni les États en vue d'établir et de présenter des résolutions qui ont permis à l'Europe de s'exprimer d'une voix à la HLSC.

L'Agence a organisé une importante conférence internationale sur les impacts du changement climatique sur la sécurité aérienne en septembre 2010.

## 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 2010 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 2011-2013. Le plan comprend des propositions de projets issues du programme de réglementation, des projets suggérés

<sup>4</sup> Règlement (CE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement modificatif (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, JO L201/1.

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 des 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'AESA a assisté aux réunions des comités directeurs de projets/comités consultatifs et organisé des réunions d'analyse des progrès.

De plus, l'AESA a établi une interface avec les initiatives technologiques à grande échelle SESAR et CLEAN SKY. Au cours de l'année 2010, l'Agence a également participé et apporté sa contribution au Groupe de mise en œuvre et à l'équipe d'intégration du Conseil consultatif pour la recherche sur l'aéronautique en Europe (ACARE). Une liste des études et projets de recherche réalisés en 2010 est fournie en **annexe 2**.

## 2.3. Indicateurs de performance clés

Objectif	KPI	Objectif 2009	Objectif 2010	Résultat 2010
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 complet et approuvé à la date du 1 <sup>er</sup> juin	Contenu complet et approuvé au 25 mai	Le rapport annuel sur la sécurité (ASR) 2009 avec un contenu amélioré a été approuvé par le Comité interne de sécurité de l'Agence, le 6 avril 2010
Améliorer la réponse de l'Agence aux recommandations de sécurité formelles	Pourcentage de nouvelles recommandations de sécurité ayant fait l'objet d'une réponse en moins de 90 jours	90 %	95 %	88 %
Réponses coordonnées mesurées, en temps opportun, lors d'accidents mortels dans l'aviation civile	Suivi et enquêtes actives de soutien pour déterminer le meilleur plan d'action correctif	Suivi de 5 accidents mortels majeurs dans l'aviation civile	Suivi de 7 accidents mortels majeurs dans l'aviation civile	Dépassé
Améliorer la planification et le taux d'exécution d'actions planifiées	Plans d'actions acceptés. Suivi de l'exécution du plan d'action montrant qu'un pourcentage élevé d'actions sont examinées	Les groupes de travail ECAST livrent le produit, EHEST approuve un plan d'action et EGAST publie les documents de promotion de la sécurité	Les groupes de travail ECAST livrent le produit, EHEST met en œuvre le plan d'action et EGAST publie le matériel de promotion de la sécurité	Réalisé

### 3. Réglementation

#### 3.1. Objectif et périmètre d'action

L'Agence, qui coopère étroitement avec la Commission européenne, gère et coordonne la préparation de la législation de l'Union 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 des documents de certification et d'orientation.

En 2010, l'Agence a poursuivi ses activités conformément aux priorités fixées par la Commission européenne et en vue d'une mise en œuvre complète du règlement fondateur. Assurer la mise à disposition en temps opportun des produits de réglementation est resté un défi majeur en 2010, en particulier pour ce qui concerne les trois règles ATM de «suivi accéléré».

#### 3.2. Principales réalisations 2010

##### ➤ Programme de réglementation

L'EASA a accompli un nombre de tâches significativement plus élevé que les 17 tâches prévues dans le programme de réglementation, y compris l'avis prescrivant l'introduction d'un nouveau logiciel ACAS II, la décision introduisant les moyens acceptables de conformité (AMC) et les documents d'orientation (GM) pour la partie M sur le «Dégivrage/antigivrage», les 3 avis rapides ATM, de même que les documents de réponse aux commentaires (DRC) sur les parties Délivrance de licence au personnel navigant (FCL), Médical (MED), Exigences applicables aux autorités/exigences applicables aux organismes (AR/OR), Équipage de cabine (CC) et Opérations aériennes (OPS)<sup>5</sup>. Les avis sur les parties FCL et MED ont été émis en 2010. Une liste des décisions, des avis et des NPA de 2010 est présentée en **annexe 3**.

##### ➤ Compétence existante

L'AESA a établi de nombreuses NPA importantes sur la passation de marché avec le recours à des services techniques, sur l'adaptation du règlement (CE) n° 2042/2003<sup>6</sup>, CS-25 sur le type et le nombre de sorties de secours passagers et CS-27/CS-29 sur la surveillance sanitaire des vibrations.

##### ➤ Extension du périmètre d'action

###### • Première extension

L'Agence a poursuivi son travail conformément aux huit ensembles de travaux prioritaires convenus par le Conseil d'administration 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.

<sup>5</sup> OPS, concernant les opérations de transport aérien commercial d'hélicoptères et avions (CAT (A+H)) et opérations nécessitant des agréments spécifiques (SPA).

<sup>6</sup> 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.

Les DRC des parties AR et OR ont été publiés en octobre 2010. Ils contiennent les exigences des autorités (AR) concernant les FCL, les organismes de formation, les centres aéromédicaux, les FSTD, les opérations aériennes, la certification aéromédicale et l'équipage de cabine, ainsi que les exigences d'organismes (OR) concernant les organismes de formation, les centres aéromédicaux, les FSTD et l'équipage de cabine. Les DRC concernant les spécifications de certification pour le FSTD pour avions et hélicoptères ont été publiés en décembre 2010.

- Deuxième extension

L'Agence a publié les avis de «première phase» («suivi accéléré») sur la base de trois règles ATM essentielles et elle a poursuivi ses activités de réglementation conformément aux priorités convenues. L'AESA a également publié l'avis sur la règle des exigences concernant l'utilisation de l'espace aérien commun, avec la première sous-partie sur le logiciel ACAS II version 7.1, dont l'utilisation est prescrite dans l'espace aérien européen. Le développement des règles de mise en œuvre pour la sécurité des aéroports s'est poursuivi dans le but de publier les NPA correspondants en 2011 et d'adopter les règles en 2013, comme le stipule le règlement fondateur.

Comme l'a demandé la Commission européenne et conformément avec le rôle consultatif de l'Agence en matière de sécurité (article 13, point a), du règlement-cadre SES), l'Agence a contribué activement au développement des règles de mise en œuvre SES sur les fonctions de gestion du réseau ATM, sur le système de performance ATM, ainsi qu'à la fourniture d'informations pour l'établissement ou la modification des blocs d'espace aérien fonctionnel (BEAF).

- Mise en œuvre du programme de travail de réglementation 2010: interface avec les organismes

En mettant en œuvre son programme de travail 2010, la direction de la réglementation a continué de renforcer son interfaçage avec EUROCONTROL, SESAR et l'OACI.

L'accord de collaboration entre l'Agence et EUROCONTROL a été adopté, et le Programme de travail pour 2011 ainsi que les spécifications de tâches correspondantes a été mis en place, afin de trouver un maximum de synergies dans les tâches des deux organismes et pour faciliter la mise en œuvre du changement de l'environnement réglementaire en matière d'ATM. Dans le domaine de la protection de l'environnement, une étroite relation de travail a également été établie.

Un protocole d'accord (LoA) entre l'Agence et l'entreprise commune SESAR a été signé officiellement pour définir les tâches et modalités liées au programme SESAR. L'Agence est associée d'un point de vue réglementaire à la planification, l'élaboration de règles et les dossiers de sécurité. Elle joue également un rôle-clé dans le processus de validation des ensembles de tâches SESAR. L'Agence apporte aussi son assistance au programme SESAR pour la validation des aspects de sécurité relatifs à la mise en œuvre du programme.

De plus, l'AESA a continué de s'associer directement à différents groupes et commissions de travail OACI, tout en accroissant sa coopération et son soutien à l'OACI dans le domaine du développement de nouvelles règles et normes. L'AESA a coopéré avec les commissions et le groupe opérationnel de l'OACI dédié aux opérations et services sur aéroports dans le groupe d'étude de l'OACI pour des opérations avec systèmes de drone, ainsi qu'avec le groupe opérationnel sur la nouvelle génération de professionnels de l'aviation (NGAP). Elle a également participé à des réunions sur les bruits et les émissions émis par les aéronefs, ainsi qu'à des groupes opérationnels de

base de données et de modélisation. Un soutien a été apporté à la Commission européenne pour préparer la réunion du groupe de pilotage OACI/CAEP.

### 3.3. Indicateurs de performance clés

Objectif	KPI	Objectif 2009	Objectif 2010	Résultat 2010
Améliorer le processus de réglementation par l'organisation de conférences afin de communiquer avec les parties prenantes à une étape plus précoce du processus	Nombre de conférences de haut niveau organisées au début de nouvelles tâches	4	4	6 <sup>7</sup>
Anticiper davantage envers l'OACI, l'EM, l'UE, les institutions, afin de jouer un rôle de leader en matière de détermination des règles et de détermination des objectifs de sécurité	Adoption et niveau de mise en œuvre d'une politique à partir de l'interaction avec les divers intervenants-clés.	La politique conçue par R est adoptée par les directeurs	75 % de la politique mis en œuvre	95 %
Mettre en œuvre la WP de R adoptée	% des tâches mis en œuvre	95 %	95 %	135 %

<sup>7</sup> Journée d'information AESA – La deuxième extension de l'AESA: Aéroports et ATM, Atelier interface Partie 21J/145 interface - Discussion sur l'acceptation de pièces et de réparations, atelier sur MDM.047, M.014 et 145.012, conférence AR/OR, conférence OPS sur la partie CAT et la partie SPA.

## **4. Certification des produits**

### **4.1. 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 supplémentaire, l'approbation de modifications 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. Ceci comprend une réactivité sans retard inutile en cas de survenance d'un problème de sécurité, ainsi que l'émission et la diffusion d'informations impérativement applicables (consignes de navigabilité, CN).

En 2010, la direction de la certification de l'Agence s'est concentrée sur l'amélioration des tâches relatives au maintien de la navigabilité et la préparation de la mise en œuvre de nouvelles compétences, en plus de la réalisation de ses tâches principales dans le domaine de la certification de la navigabilité et de la certification environnementale des produits, des pièces et des équipements aéronautiques.

### **4.2. Principales réalisations en 2010**

La direction de la certification a initié et soutenu activement le développement d'un nouveau système (outils et méthodes de travail) pour la collecte, l'analyse et l'enregistrement systématique des informations de sécurité entrantes. Elle a également contribué au développement du cadre réglementaire relatif aux nouvelles responsabilités de l'Agence. Un soutien a également été apporté à la révision du règlement <sup>8</sup> actuel sur les honoraires et redevances, afin de mettre en place un mécanisme de financement approprié pour de nouvelles activités.

La direction a adapté son organisation en conséquence, et a instauré le département de la gestion du trafic aérien (GTA) et du système de navigation aérienne (SNA), qui aura la charge de l'ensemble des enquêtes et de la supervision des systèmes utilisés pour fournir les services GTA/SNA.

Le développement d'un «programme de stages» pour les jeunes ingénieurs s'est accéléré avec une décision du directeur exécutif <sup>9</sup>, ébauchant le cadre global pour les programmes de stages à l'AESA.

L'Agence a promu de manière active sa coopération avec les parties prenantes, par le biais d'un certain nombre d'événements spécifiques (ateliers, séminaires, réunions de gestion, etc.) et d'un outil de communication récemment développé (les mémorandums de certification) <sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Règlement (CE) n° 593/2007 de la Commission du 31 mai 2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et le règlement (CE) n° 1356/2008 de la Commission du 23 décembre 2008 portant modification du règlement (CE) n° 593/2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

<sup>9</sup> Décision n° 2010/175/E du 16 décembre 2010 du directeur exécutif, concernant les règles régissant le programme de stage de l'AESA.

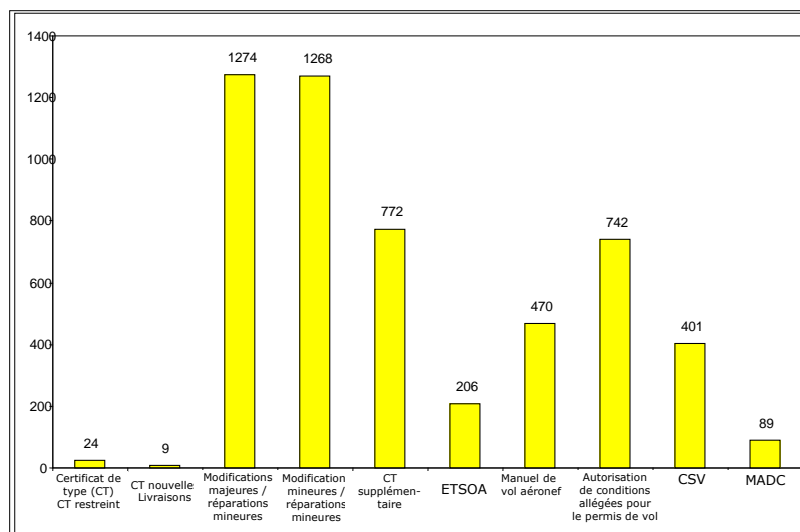
<sup>10</sup> Les mémorandums de certification de l'AESA précisent la conduite générale que tient l'Agence sur les questions spécifiques de certification. Ils sont destinés à fournir des conseils sur un sujet particulier et comme il s'agit d'un support ne nécessitant pas un engagement, ils peuvent fournir des informations et conseils supplémentaires pour la preuve de la conformité aux normes actuelles.



➤ **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 2010 démontre que l'industrie s'est remise de la crise financière. Le chiffre (5 255) reste stable par rapport à 2009. Les demandes de certification d'une nouvelle conception-type ont été reçues pour divers produits, allant des ballons, dirigeables, aux moteurs en passant par les hélices jusqu'aux petits avions et aéronefs à voilure tournante. En ce qui concerne les grands avions, Bombardier, un constructeur d'aéronefs canadien, a déposé une demande de certification simultanée européenne (AESA)/canadienne (Transport Canada Civil Aviation, TCCA) pour ses avions de série C, de la gamme intermédiaire et bimoteurs (CS100 et CS300). L'histogramme présente une répartition de la nature des demandes reçues:



- Programmes de certification majeure de type pluriannuel en cours

Un travail considérable a été accompli sur toute une série de projets de certification de type pluriannuel, tels que l'A350 de Airbus, le transport militaire A400M, l'hélicoptère EC175 d'Eurocopter, ainsi que sur la validation de l'EMB-550 et les jets d'affaires EMB-545 d'Embraer, le jet régional de Mitsubishi (MRJ), l'hélicoptère multitâches HAL Dhruv et le jet régional Superjet 100 de Sukhoi. En 2010, la validation des jets de ligne B787 et B747-8 de Boeing a atteint sa phase finale. Toutefois, les projets ont pris du retard en raison de problèmes techniques.

- Nombre de certificats émis

Au cours de l'année, 3 996 certificats<sup>11</sup> ont été émis. Des certificats de type ont été octroyés pour le monoplan bimoteur à hélices propulsives, Skycar, le moteur à turbine SaM146-IS17, le moteur à piston diesel 1.9 8 V TDA CR et l'hélice H50F Helix. De plus, l'Agence a réalisé avec succès la validation du jet d'affaires léger brésilien EMB-505 d'Embraer, du jet d'affaires américain de super taille moyenne Hawker modèle 4000, et de divers types de Montgolfière de Kavanagh, Australie. Un certificat de type restreint a été remis à la compagnie aérienne Berjev, pour son aéronef amphibie multi usages Be-200ES-E.

<sup>11</sup> On désigne sous le terme de certificat, tout agrément, licence ou autre document édité à l'issue d'une certification.

➤ **Maintien de la navigabilité**

- Problème des sièges Koito

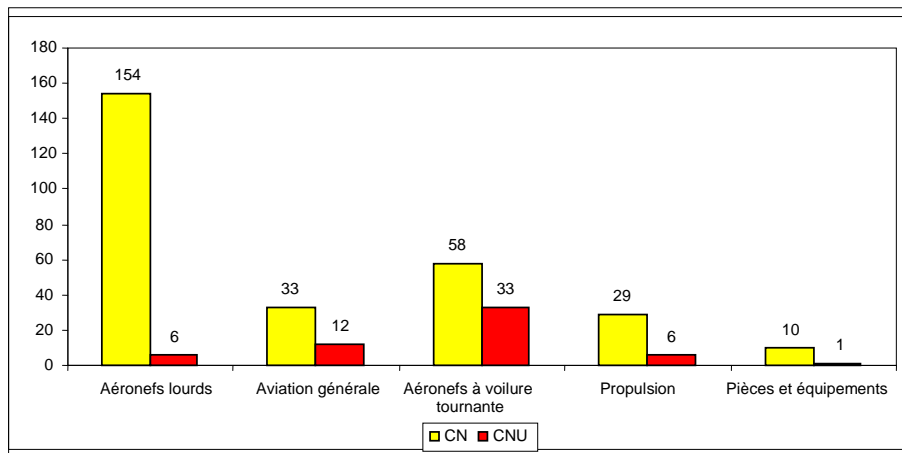
En ce qui concerne les aspects de la falsification des résultats de test des sièges par Koito Industries Ltd (Japon), l'AESA a collaboré très étroitement avec son homologue américain, la Federal Aviation Administration (FAA), pour développer leurs actions obligatoires respectives avec pour résultat un contenu harmonisé des consignes de navigabilité proposées (CNP) de l'AESA/de l'avis de réglementation proposée (NPRM) de la FAA applicables. Avant la publication des règles finales, deux séances d'informations du secteur industriel ont été organisées pour faciliter la période de commentaires.

- Accident de la compagnie Qantas

Au cours de l'année, la direction a été activement associée à l'analyse des enquêtes sur les accidents et les enquêtes sur les incidents, dont l'accident de l'Airbus A380 exploité par Qantas Airlines, en novembre 2010.

- CN et CNU

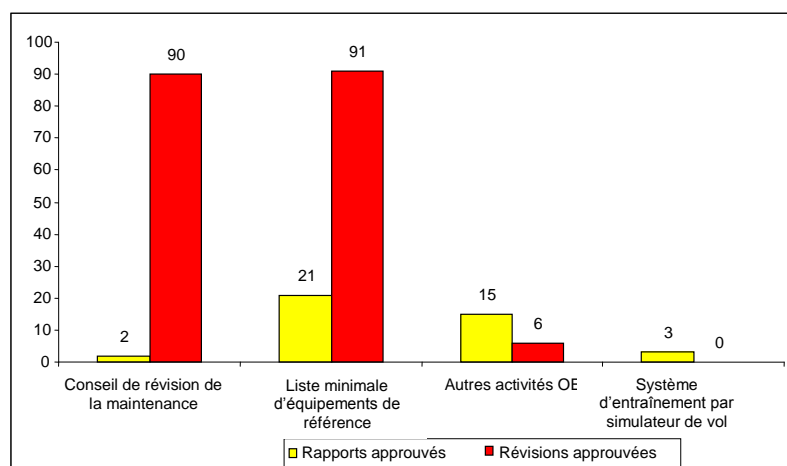
Enfin, pour permettre d'assurer les fonctions de maintien de la navigabilité associées avec les produits, les pièces détachées et les équipements faisant l'objet d'une supervision de l'Agence, 284 consignes de navigabilité (CN) et 58 consignes de navigabilité d'urgence (CNU) ont été émises. Les détails correspondants sont présentés dans l'histogramme ci-après:



➤ **Opérations liées aux tâches de certification**

Ces tâches comprennent le processus du Comité de révision de la maintenance (MRB) et une large gamme d'activités du Conseil d'évaluation des opérations (OEB), parmi lesquelles figure l'approbation de la liste minimale d'équipements de référence (LMER), des formations du type équipage de cabine et de vol, et des qualifications par Système d'entraînement par simulateur de vol (FSTD).

Les résultats respectifs peuvent être présentés comme suit:



### 4.3. Indicateurs de performance clés

Objectif	KPI	Objectif 2009	Objectif 2010	Résultat 2010
Assurer un niveau minimal de supervision pour le maintien de la navigabilité	Nombre d'heures de travail technique réalisé sous forme de pourcentage d'heures planifiées	90 %	90 %	88,19 %
Internaliser les tâches de certification conformément à la politique d'internalisation	Heures internes sous forme de pourcentage du total d'heures	62 %	64 %	70,95 %
Améliorer l'efficacité du personnel technique	Partage des heures de travail (travail sur projet) sous forme de pourcentage du total d'heures	65 %	66 %	80,11 %
Assurer l'accomplissement satisfaisant des tâches de certification de toutes les normes de vol	Nombre d'heures de travail technique réalisé par projet sous forme de pourcentage des heures planifiées	-	90 %	97,85 %
Satisfaction de l'industrie	Pourcentage de retours positifs reçus au travers des questionnaires de retour des parties prenantes		80 %	72 % (sur la base d'un taux de participation de 29 %)
Qualité de la conception relative à la surveillance de la sécurité (IAW et CAW)	Nombre d'incidents ou d'accidents majeurs (CS 25 et CS 29 a/c) causés ou partiellement causés par des défauts de conception		Égal ou inférieur à la moyenne des 10 années précédentes	En cours de révision, en vue de développer un indicateur plus représentatif

## 5. Agréments d'organismes

### 5.1. Objectif et périmètre d'action

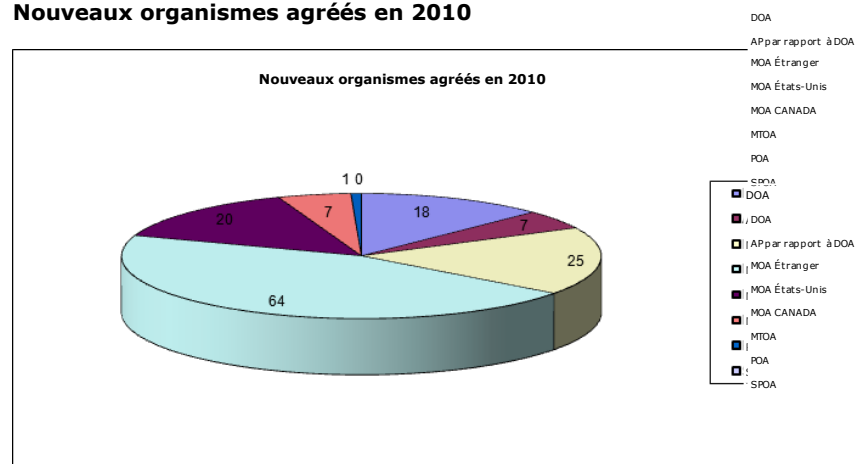
L'AESA assume la responsabilité de l'agrément des organismes de conception indépendamment de leur localisation, ainsi que des organismes de production, de maintenance, de formation à la maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité établis en dehors du territoire des États membres. Ceci comprend également l'agrément d'organismes de production établis hors du territoire d'un ou de plusieurs États membres, à sa/leur demande.

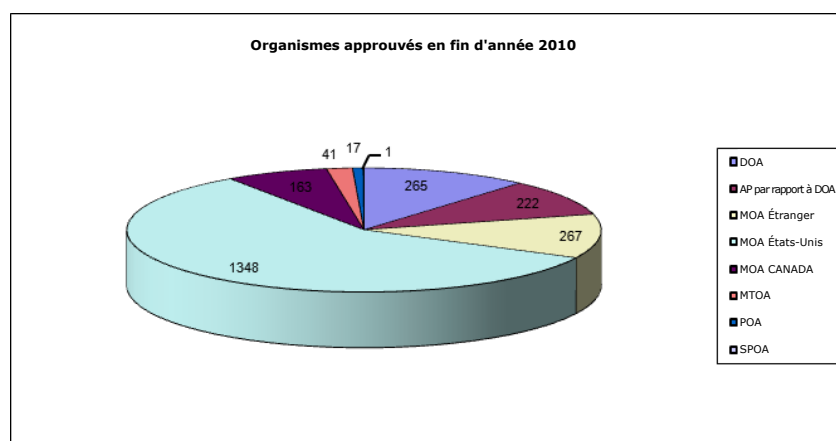
En 2010, les activités d'agrément d'organismes au sein de l'objectif initial de l'Agence ont atteint un niveau de maturité, tant sur le plan de l'activité que des méthodologies. En 2010, les activités ont été axées sur la promotion de la méthode et de l'approche actuelles pour les agréments d'organismes, ainsi que sur la préparation de nouvelles compétences et processus relatifs à la mise en œuvre, tels que l'extension de l'octroi de licences de vol et des GTA/ SNA (procédure accélérée).

### 5.2. Principales réalisations en 2010

Les activités d'agrément d'organismes ont suivi une croissance constante en 2010, dont les agréments d'organismes de conception (DOA)/procédure alternative (AP) à DOA, les agréments d'organismes de production (POA) et les agréments d'organismes de maintenance/maintien de la navigabilité (MOA/COA). La charge de travail en matière de surveillance de l'agrément de l'organisme 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 2010



**Organismes agréés au 31 décembre 2010**➤ **Agréments d'organismes de conception**

Au 31 décembre 2010, le nombre total de DOA délivrés atteignait 265, dont 192 gérés en interne par l'Agence. Les 73 autres étaient restés dans les mains des NAA. 92 organismes étaient en cours d'évaluation initiale pour le DOA et 45 pour l'AP par rapport au DOA. L'internalisation des activités a atteint l'objectif prévu. 3 organismes supplémentaires ont été placés sous la responsabilité de chefs d'équipe de l'AESA en 2010, dont 1 DOA et 2 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**

L'Agence a continué à renforcer les contacts avec l'autorité chinoise concernant les installations de production de deux titulaires de POA délivrés par l'AESA et la chaîne d'assemblage final de l'Airbus (FAL) en Chine. Par ailleurs, la procédure de délivrance de certificats de navigabilité pour l'exportation (ECofA) de l'AESA pour les aéronefs construits en Chine a été mise en œuvre et promue. Le soutien apporté à cette activité spécifique a été fourni par le représentant de l'AESA en Chine.

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

Dans le domaine des agréments d'organismes de maintenance/de maintien de la navigabilité, l'AESA sous-traite 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 existants aux nouveaux accords bilatéraux UE-États-Unis d'Amérique.

### 5.3. Indicateurs de performance clés

Objectif	KPI	Objectif 2009	Objectif 2010	Résultat 2010
Établir des moyens de contrôle de l'efficacité des surveillances NAA, afin d'assurer une application commune de la surveillance de l'organisme; ceci indépendamment du fait que la surveillance a été réalisée par l'AESA ou une NAA mandatée par elle	Nombre de visites NAA conjointement avec des chefs d'équipe de l'AESA ou des cadres de l'AESA	PDR	5 %	3,8 %
Mettre en œuvre de nouvelles compétences, adaptées en temps opportun suite aux changements des dates de réalisation	Disponibilité du plan de mise en œuvre	Adapter le plan d'action sur une base normale de mise en œuvre	Mise en œuvre de nouvelles compétences conjointement au plan mise en œuvre	Adaptation au plan de mise en œuvre conformément aux changements du plan de mise en œuvre
Développer par anticipation des relations structurées avec la Commission et les autorités chargées de la réglementation dans le domaine des opérateurs des pays tiers, tout en conservant l'indépendance de l'Agence	Nombres de réunions régulièrement tenues avec la CE	PDR	Réunions trimestrielles	Réunions tenues régulièrement
Préparation de procédures adaptées pour les sous-traitants de NAA en tenant compte des nouvelles compétences	Pourcentage des tâches externalisées par rapport aux tâches réalisées par le personnel de l'AESA	Finaliser la phase de conception des procédures d'externalisation	Établir des procédures d'externalisation (objectif à 80 %)	Ajustement des procédures d'externalisation en raison du report de la politique d'externalisation
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 de définition	Finalisation de la phase d'essais	Concept finalisé, autre évolution faisant l'objet d'une disponibilité des outils d'essai

## **6. Inspections des États membres**

### **6.1. 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 dans des entreprises ou associations d'entreprises, sous la supervision de la NAA inspectée.

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 aux règles de mise en œuvre associées, conformément au cadre établi par le règlement de la Commission (CE) n° 736/2006<sup>12</sup>. Dans le domaine 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° 3922/91<sup>13</sup> («EU-OPS»)) restent applicables.

En 2010, l'Agence s'est concentrée sur le renforcement de ses activités de normalisation en cours et a mis en œuvre des efforts en vue d'une amélioration continue du processus de normalisation.

### **6.2. Principales réalisations en 2010**

#### ➤ **Le pied d'égalité**

En 2010, l'objectif de la normalisation a englobé 46 pays, à savoir, 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 26 «États AESA» et dans 7 «États WA». La normalisation s'est poursuivie pour associer l'ensemble des inspections sectorielles pour le même pays, afin de fournir à la Commission européenne une «vue d'ensemble» cohérente dans tous les domaines techniques. Il en résulte qu'approximativement 90 % des inspections régulières effectuées en 2010 ont été planifiées et réalisées en tant que «qu'inspections associées».

#### ➤ **Groupe d'inspecteurs**

L'AESA est appelée à associer des inspecteurs détachés NAA à ses équipes d'inspection, afin de tirer un profit de leurs compétences et de leur expérience pratique, et à établir et diffuser une compréhension commune des exigences applicables au travers des NAA (normalisation proactive). En 2010, 95 membres de l'équipe ont reçu l'appui d'inspecteurs détachés NAA (54 %). 3 cours de formation initiale d'inspecteurs de normalisation ont été donnés, formation octroyée à 40 nouveaux inspecteurs essentiellement dans les domaines des FCL, OPS et FSTD.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Le règlement (CE) n° 859/2008 du 20 août 2008 de la Commission, modifiant le règlement (CE) 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 2010, 111 inspections de normalisation ont été réalisées <sup>14</sup>, à savoir:

Type d'inspection	IAW	CAW	OPS	LIST	MEST	FSTD
Normale	14	22	12	18	18	7
Suivi	0	4	9	3	2	0
Ad hoc	0	1	1	0	0	0
Total	14	27	22	21	20	7

On obtient un total de 949 conclusions, dont 876 ont été classifiées en non-conformité, nécessitant en conséquence un plan d'actions correctives à soumettre et à réaliser par les NAA inspectées. Approximativement 20 % 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 concernés. Dans certains cas particuliers, aucun agrément n'a pu être octroyé, ce qui a mené à l'émission de rapports supplémentaires. Les actions convenues ont fait l'objet d'un suivi par l'Agence, afin d'assurer leur réalisation.

➤ **Réunions de normalisation**

En 2010, le département de la normalisation a organisé 10 réunions auxquelles ont assisté 448 représentants NAA. Les réunions de normalisation se sont avérées constituer un outil efficace pour obtenir 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 vu 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 la rentabilité du processus. À cette fin, un certain nombre de mesures ont déjà été mises en place et continueront d'être améliorées en 2011. À l'avenir, le processus subira une évolution majeure, au travers d'une approche de surveillance continue (CMA) fondée sur les risques.

Cette approche dynamique a été confirmée au cours de l'audit IAS <sup>15</sup> au mois de septembre. Le rapport d'audit a conclu que le système de contrôle interne en place fournit une garantie raisonnable en matière de finalisation des objectifs pour ce qui concerne l'inspection des NAA.

<sup>14</sup> De plus, le département de la normalisation s'est associé à 7 visites de normalisation internationales (États-Unis, Canada, Brésil) et 9 visites d'habilitation.

<sup>15</sup> Service d'audit interne de la Commission européenne.



### 6.3. Indicateurs de performance clés

Objectif	KPI	Objectif 2009	Objectif 2010	Résultat 2010
Respect du nombre de visites d'inspection prévues dans le plan annuel approuvé.	% des visites planifiées effectuées		100 % des visites planifiées + visites <i>ad hoc</i> et autres visites imprévues	Planifiées: 104 Effectuées: 111 (2 <i>ad hoc</i> )
Étendre les réunions de normalisation aux nouvelles compétences	Nombre de réunions de normalisation par périmètre d'action	1 réunion par champ d'application	1 réunion par champ d'application	2 réunions par champ d'application dans les nouvelles compétences
Participation active aux cours fournis aux NAA	Nombre de collaborateurs participant activement	1 membre du personnel par champ d'application	Au moins 1 membre du personnel par périmètre d'application	1 membre du personnel par champ d'application a participé
Extension aux OPS/FCL/FSTD, des qualifications des inspecteurs		Établissement de la liste des inspecteurs à qualifier	Démarrage de la qualification	Qualification commencée
Continuation pour consolider le groupe d'inspecteurs existant		Augmentation de 10 %	Augmentation de 10 %	Augmentation moyenne 2010 > 10 %
Exploration des possibilités (volonté) des détachements provisoires à court terme (1 an) de personnel NAA à l'AESA	Établissement des besoins et procédures	Envoi d'une lettre à tous les NAA pour identifier la population des prospects	Au moins 1 END	1 expert national détaché en 2010
Utilisation de l'indice de réactivité pour établir le planning des visites		Modification des procédures pour prendre en compte les conséquences possibles de la mise en œuvre du système fondé sur les risques (à court terme, 1 an, et à long terme, 3 ans)	Modification des procédures pour prendre en compte les conséquences possibles de la mise en œuvre du système fondé sur les risques (à court terme, 1 an, et à long terme, 3 ans)	Achèvement partiel; procédures en cours de modification concernant l'approche fondée sur les risques, conformes au modèle CMA de l'OACI

## 7. Opérateurs

### 7.1. 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 fourniture 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 de base 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 2010, 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 en œuvre du système centralisé pour le suivi des actions correctives et la mise à jour en continu des procédures SAFA), sur la réalisation d'audits de normalisation SAFA auprès des NAAS et sur la fourniture d'un soutien continu à la Commission pour le Comité de la sécurité aérienne (ATC) sur la liste de sécurité de l'UE.

Par rapport aux TCO, l'Agence s'est concentrée sur un travail préparatoire (définition exacte du périmètre d'action, charge de travail et procédures).

### 7.2. Principales réalisations en 2010

#### SAFA

##### ➤ Amélioration du programme SAFA

En 2010, l'AESA a démarré le redéveloppement d'une nouvelle application et base de données SAFA, en établissant des exigences de haut niveau et des exigences d'exploitation détaillées. Cette nouvelle application fournira un soutien complet à l'ensemble du processus (préparation, compte-rendu, suivi et clôture des conclusions).

L'analyse SAFA a été réalisée conformément au calendrier établi. Toutes les analyses habituelles ont été précédées par une revue qualité, dont l'objectif était de rendre compte des erreurs. 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.

En 2010, le document d'orientation SAFA (comprenant des procédures détaillées en matière de réalisation des inspections au sol, de compte rendu et suivi) a été réexaminé, en prenant en compte les derniers amendements des normes OACI applicables, de

même que les apports reçus par les États participant au programme SAFA et par les audits de normalisation SAFA réalisés par l'AESA.

Comme défini par la directive SAFA et conformément aux Termes de référence pour la normalisation SAFA adoptés par les États participant à la SAFA, l'AESA a poursuivi le processus de normalisation SAFA commencé en 2009. En 2010, un total de 24 inspections de normalisation ont été planifiées et achevées, tant dans des États membres de l'UE que dans des États tiers participants.

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

Afin de promouvoir le programme SAFA de l'UE sur la scène internationale, les principes et la méthodologie SAFA utilisés ont été présentés à diverses audiences internationales au cours du Forum sur la coopération internationale de l'AESA et du 2<sup>ème</sup> Atelier sur la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, organisé par l'OACI/le Comité aéronautique inter-États. Le programme SAFA a également été présenté à un certain nombre d'États au cours de divers séminaires, ateliers et réunions bilatérales: Émirats Arabes Unis, Inde, Venezuela et Chine.

Conformément au mandat donné par la Commission européenne, l'Agence s'est également engagée dans des négociations avec des États tiers, en vue de les inclure au programme SAFA de l'UE. Dans une première étape, des invitations ont été communiquées à 4 pays: Brésil, Canada, Maroc et Tunisie; et des négociations ont déjà commencé avec le Brésil, le Canada et le Maroc.

## **Opérateurs de pays tiers**

Dans le contexte de l'expansion de ses compétences, l'Agence a entamé un travail préparatoire (définition exacte du périmètre d'action, de la charge de travail et des procédures) dans le cadre d'autorisations accordées aux opérateurs de pays tiers (TCO). Ceci suppose :

- l'établissement d'un plan de projet TCO exhaustif et le développement de composants initiaux pour une supervision fondée sur l'efficacité, tenant compte des principes d'évaluation des risques;
- la conception de procédures administratives et techniques de l'AESA pour les TCO;
- une assistance pour les activités de réglementation dans le domaine des autorisations TCO;
- la mise en œuvre du recrutement du personnel.

La Commission européenne a bénéficié de notre assistance concernant 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 plusieurs missions d'évaluation de la sécurité dans le cadre du Comité de la sécurité aérienne. La Section TCO a pris en charge la tâche de coordination et a remis en action le groupe de travail d'analyse des rapports USOAP de l'OACI.

### 7.3. Indicateurs de performance clés

Objectif	KPI	Objectif 2009	Objectif 2010	Résultat 2010
Participer à des séminaires, conférences, tournées d'information	Nombre d'initiatives auxquelles l'Agence a participé en dehors des événements habituels	Au moins 3	Au moins 3	4
Présenter le système SAFA CE au cours de conférences internationales appropriées, et sur demande formulée individuellement 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 de pays tiers		5	7
Qualification d'inspecteurs SAFA	Achèvement de la formation avec un organisme de formation agréé par l'AESA		Amélioration d'une année à l'autre	Avoir terminé les exigences d'exploitation de la base de données SAFA. Activités de développement actuelles mises en œuvre.
Développement de la base de données SAFA	Simplicité d'utilisation et qualité des extrants	5 inspections	24 inspections	24 (100 %)

## **8. Coopération internationale**

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

### **8.2. Principales réalisations en 2010**

#### ➤ **Accords bilatéraux et accords de collaboration**

L'accord bilatéral de sécurité aérienne (BASA) sur la sécurité aérienne de l'aviation civile entre le Brésil et l'UE, comprenant des annexes sur la certification de produits aéronautiques et de la maintenance, a été signé à Brasilia, le 14 juillet 2010.

8 accords de collaboration (WA) entre l'AESA et la CAAC de Chine, un partenariat international avec la Russie, deux modifications d'appendice avec le Japon et un appendice avec les Émirats Arabes Unis (UAE) ont été signés <sup>16</sup>.

#### ➤ **Coopération technique**

L'AESA a fourni son soutien à la Commission européenne pour la définition des projets d'assistance européenne et les programmes de gestion communautaire (par exemple, Asie du Sud, Asie du Sud-est, Inde, Chine, République Démocratique du Congo, Russie, pays des Balkans, pays méditerranéens, Asie centrale).

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 au Gabon, au Congo, au Bangladesh, au Monténégro, en Géorgie, au Costa Rica et au Malawi.

Le 2<sup>ème</sup> Forum sur la coopération internationale (ICF-2) de l'AESA a eu lieu à Dubaï, en avril 2010.

---

<sup>16</sup> Une liste complète des accords de collaboration est disponible sur le site Internet de l'AESA par le lien suivant: <http://www.easa.europa.eu/rulemaking/international-cooperation-working-arrangements.php>.

### 8.3. Indicateurs de performance clés

Objectif	KPI	Objectif 2009	Objectif 2010	Résultat 2010
Promouvoir le système de l'AESA par des accords bilatéraux, des accords de collaboration et des représentants locaux	Nombre d'initiatives activement mises en oeuvre	1 (1 accord bilatéral avec le Canada + démarrage de l'extension)	Poursuite de l'extension	Le système de l'AESA a été continuellement promu, notamment par: (1) un soutien aux accords bilatéraux (Brésil) (2) des accords de collaboration (8 avec CAAC, 2 avec JCAB, 1 avec IAC)
Développer la formation et organiser des ateliers techniques.	L'indicateur est le nombre des ateliers organisés, expliquant l'impact des règlements de l'UE.	3	Une conférence sur la famille de l'AESA.	12 activités organisées 8 listes de sécurité et missions d'assistance technique
Assurer le rôle de direction en matière de coordination parmi les différents intervenants européens associés à la coopération technique	Nombre d'actions de coopération technique de l'Agence, comprenant des accords de collaboration avec des pays JAA tiers.	Démarrage de la Coordination européenne	1 programme coordonné avec l'ECAC	3 événements ICF avec la participation de NAA Projet IPA

## **9. Activités de soutien**

### **9.1. Objectif et champ d'application**

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

En 2010, les principaux défis dans le domaine de l'assistance comprennent la finalisation de la certification ISO9001:2008, la poursuite de la consolidation de l'ERP/SAP et l'amélioration des processus de développement des ressources humaines.

### **9.2. Principales réalisations en 2010**

#### **Gestion générale**

La Conférence internationale États-Unis/Europe sur la sécurité aérienne 2010, intitulée la «Gestion globale de la sécurité: Évolution vers une culture commune» a eu lieu à la Nouvelle-Orléans, Louisiane, du 8 au 10 juin 2010, avec plus de 300 participants des NAA, de l'industrie et des organismes.

#### **Services gestion des demandes et marchés**

Préparation des processus administratifs pour les nouvelles compétences de l'Agence démarrée en 2010, comprenant l'identification des formulaires de demande et des certificats nécessaires pour de nouvelles tâches.

À la fin de l'année 2010, la recette prévue d'honoraires et de redevances estimée à 72 millions d'euros a été facturée. La discussions sur la proposition pour la 3<sup>ème</sup> génération de règlement des honoraires et redevances de l'Agence a été débattue avec l'industrie et la Commission, et un projet de règlement consolidé a été soumis au Conseil d'administration en juin 2010.

Le concept de commandes individuelles pour l'externalisation des tâches de certification, a été mis en œuvre. Au cours du 4<sup>e</sup> trimestre de 2010, la planification et la préparation pour la passation de marchés des tâches de certification sous-traitées (mandat actuel et nouveau mandat de l'Agence) ont commencé.

23 procédures d'appel d'offres d'un montant élevé, couvrant des besoins tant opérationnels qu'administratifs, ont été gérées tout au long de l'année. 20 d'entre eux ont été finalisés avec succès et 29 contrats d'un montant élevé (14 millions d'euros) ont été signés. De plus, 428 contrats ont été signés suite à des procédures de passation de marchés de faible montant, pour un total de 1,65 million d'euros.

## Services financiers

En 2010, le département des services financiers a finalisé une mise en œuvre du budget satisfaisante de 98,4 %. Des informations détaillées sur les résultats financiers sont fournies en **annexe 4**.

L'amélioration du système de planification des ressources de l'entreprise (ERP) a été poursuivie et systématiquement utilisée pour tous les types de transactions financières, ainsi que pour la clôture de l'exercice financier.

Le plan d'activités de l'Agence 2011-2015 a été revu et une nouvelle version prévoyant une économie globale de 3 millions d'euros relative à la subvention de l'UE a été adoptée par le Conseil d'administration en décembre 2010.

## Services juridiques

Le département juridique a contribué activement au développement des résultats prévus en matière de réglementation, dont plusieurs publications importantes, telles que les avis sur les exigences médicales et AOR et les NPA sur les limitations du temps de vol et les Opérateurs de pays tiers.

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.

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 assuré la progression continue de la mise en œuvre de l'Agence en matière de règlement sur la protection des données.

Pour terminer, le département a examiné un certain nombre de demandes relatives à l'accès public à des documents, ainsi que des demandes américaines pour la consultation de tiers, conformément à la loi sur la liberté d'information américaine (FOIA). Il a également apporté un soutien majeur à la poursuite du développement de la politique de l'Agence en matière de protection des informations touchant à la sécurité.

## Communications

Le site Internet [easa.europa.eu](http://easa.europa.eu) a complètement été remanié et fournit désormais de meilleures fonctions de navigation et capacités de recherche. L'AESA a également intensifié sa présence dans les médias sociaux, en utilisant activement Facebook et Twitter pour informer ses parties intéressées.

L'AESA a publié des communiqués de presse sur des sujets tels que les règles harmonisées pour l'octroi des licences de pilote, des propositions pour les limitations des heures de vol, la première certification de l'AESA pour un moteur franco-russe (SaM146), le bulletin d'informations de sécurité concernant la crise causée par le nuage de cendres volcaniques. L'AESA s'est également investie de manière intensive dans les crises Qantas/A380/Trent900.



Un nombre élevé d'entretiens télévisés, radiophoniques et de presse ont été organisés avec des membres du personnel de l'AESA, sur des thèmes tels que les développements de la réglementation (FCL, FTL, etc.), la certification et la sécurité stratégique.

Les publications de l'Agence en 2010 comprennent le rapport annuel sur la sécurité 2009, le rapport annuel 2009, le dossier documentaire 2005-2009, le rapport sur la sécurité EHEST et les news de l'AESA.

## Ressources humaines

À la fin de l'année 2010, l'AESA employait 524 agents temporaires (AT), c'est-à-dire 63 de plus que l'année précédente. De plus, 54 agents contractuels (AC) et 8 experts nationaux détachés (SNE) ont été employés à l'AESA. Au cours de l'année 2010, l'AESA a conclu 92 nouveaux contrats d'embauche, ce qui a entraîné une augmentation nette de 72 membres du personnel. 20 membres du personnel ont quitté l'Agence pour des raisons diverses (démission, fin de contrat, retraite et licenciement) et 31 membres du personnel ont été retenus dans le cadre de procédures de sélection internes ou externes. L'Agence a publié 57 offres d'emploi, ciblant 67 postes, et a finalisé 60 procédures de sélection correspondant aux 66 postes ciblés. Approximativement 2 800 demandes ont été reçues et plus de 405 entretiens ont eu lieu.

Augmentation nette des effectifs 2010 (TA/AC/SNE)	72
Offres d'emploi publiées en 2010 (TA/AC/SNE)	57
Candidats internes retenus (TA)	31
Effectifs quittant en 2010 (TA/AC)	20

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 2011. Des informations détaillées sur les chiffres du personnel de l'Agence 2010 et sur la démographie sont disponibles en **annexe 5**.

En ce qui concerne la gestion du personnel et son développement, l'Agence a organisé et promu 235 cours de formation générale (dont 104 en langues/testing) dont, au total, 1 248 (684) participants ont tiré profit. Un outil de gestion de la formation a été acheté et sa configuration a démarré à la fin de l'année 2010. Selon les projets, l'outil sera achevé et mis à la disposition de l'ensemble du personnel au 2<sup>e</sup> trimestre de 2011.

Suivant la procédure d'évaluation et de reclassement, 100 membres du personnel ont été proposés pour le reclassement, dont 68 ont été effectivement reclassés après mise en conformité avec l'article 45, paragraphe 2) (connaissance d'une troisième langue européenne). 2010 a été la première année où des agents contractuels ont également été reclassés.

Le projet d'évaluation des postes a été achevé en novembre 2010. Le projet a permis de mettre à jour et de terminer l'ensemble des descriptions de postes de l'AESA, ainsi que l'évaluation de tous les postes et un système de classement organisationnel qui pourra être ajusté aux besoins de l'AESA en 2011.

En outre, le premier sondage sur la motivation du personnel a été démarré par le contractant Ipsos Loyalty GmbH. Il sera mis à la disposition de l'ensemble du personnel à partir de décembre 2010 et le 10 janvier 2011. Un rapport complet a été publié à l'attention de l'ensemble du personnel au premier trimestre de 2011.

Une liste des compétences expertes en matière d'aviation a été élaborée avec les apports du cœur de métier de l'AESA. Une enquête visant à recenser toutes les compétences expertes en matière d'aviation disponibles parmi le personnel de l'AESA est planifiée pour le premier trimestre de 2011.

## Formation technique

Afin de satisfaire à la demande croissante de formation ponctuelle et *ad hoc*, les actions suivantes ont été menées en 2010:

- rationalisation du système du département de formation technique (TTD) pour la programmation de cours, la visibilité, l'enregistrement et la consolidation de demandes de cours uniques;
- publication d'un nombre croissant de cours en ligne;
- partage des besoins de bonne pratique et de formation avec les NAA au cours de réunions de groupe d'initiative de formation commune (CTIG);
- rationalisation et inventaire général des ressources techniques documentaires et promotion de l'utilisation des examens en ligne pour les organismes de formation et les NAA.

Les principales réalisations en 2010 comprennent:

- l'agrément sur les critères de qualification des inspecteurs au travers de procédures CTIG;
- l'augmentation du nombre de fournisseurs d'examen en ligne, qui passent à 29 plus 13 États membres NAA;
- la révision et la mise à jour des 6 meilleurs programmes d'examen en ligne;
- l'adoption de nouvelles technologies de formation pour accueillir une clientèle en croissance constante;
- élaboration et fourniture de cours spécifiques pour CS-23, CAW de la conception de type, formation du formateur, agrément UE/Canada;
- coopération étroite avec des experts en vue de développer des contenus et des cours basés sur les compétences;
- publication du programme de formation 2011 (décembre 2010).

En 2010, les formations ont été dispensées comme suit:

<b>Sessions de formation</b>	70
<b>Cours</b>	44
<b>Participants d'AESA</b>	484
<b>Participants des NAA</b>	121

## Services administratifs et d'information

En ce qui concerne les applications opérationnelles, plusieurs projets stratégiques ont débuté (SAFA et IORS à titre d'exemple), avec une date finale de mise en œuvre au cours de l'année 2011. Parallèlement, les secteurs concernés ont fourni un soutien continu en ce qui concerne la maintenance et l'amélioration de plusieurs applications relatives au cœur de métier de l'agence, telles que l'AWD (directives sur la navigabilité aérienne), le CRT (outil de réponse aux commentaires), plusieurs sites SharePoint, le système des ressources humaines et le portail Internet.

En ce qui concerne l'ERP, l'Agence a poursuivi l'optimisation de l'outil, en y ajoutant des caractéristiques supplémentaires et en affinant les fonctionnalités appliquées.

En ce qui concerne l'infrastructure, les départements TI du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) et de l'AESA ont décidé de collaborer, afin de réduire efficacement leurs coûts, en hébergeant mutuellement leurs centres respectifs de traitement à distance par commutation automatique.

Pour ce qui concerne les services administratifs, des analyses détaillées des exigences en espace libre et de l'efficacité opérationnelle ont fait apparaître le besoin pour l'Agence d'envisager de changer d'immeuble pour son siège, au plus tard au terme du bail en cours expirant en 2016. La procédure se poursuivra en 2011.

Dans le domaine de la gestion des déplacements et en raison de la croissance du nombre de déplacements professionnels dans des villes à risque de sécurité accru, une évaluation préalable des risques a été instaurée pour certaines destinations.

En ce qui concerne la gestion des documents et des saisies, 5 500 fichiers au total transmis par les JAA, ont été classés et transférés aux archives centrales.

### 9.3. Indicateurs de performance clés

Objectif	KPI	Objectif 2009	Objectif 2010	Résultat 2010
Amélioration de la cadence du processus d'attribution des tâches pour les activités relatives à la certification initiale de navigabilité	Pourcentage de demandes traitées en ce qui concerne l'affectation des tâches sous 5 jours ouvrés, à partir de la réception des demandes	70 %	75 %	73 %
Amélioration de la cadence du processus d'octroi de certificats	Pourcentage de visas techniques transformés en certificats sous 5 jours ouvrés, à partir de la réception des visas techniques	70 %	75 %	88 %
Maintien d'un taux élevé d'exécution du budget	Pourcentage d'engagements exécutés par rapport aux prévisions, en tenant compte du budget annuel global	98 %	98 %	98 %
Améliorer l'efficacité du processus de recouvrement de créances	Nombre moyen de jours pour encaisser les ordres de recouvrement	133	120	108
Mise en application du Tableau des effectifs	Pourcentage des postes d'agents temporaires autorisés, pourvus à la fin 2010	95 %	98 %	92 %
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	Projet de document de travail	Document de travail final validé et signé	Réalisé
Promouvoir l'utilisation du système d'examen en ligne par des fournisseurs externes et développer un certain nombre de sujets d'examen en ligne et questionnaires à choix multiple	Nombre d'examens électroniques réalisés Nombre de sujets d'examen et MCO	Nombre d'examens en ligne: 500 Nombre de sujets d'examen en ligne: au moins 16	Nombre d'examens en ligne: 1.000 Nombre de sujets d'examen en ligne: au moins 24	Nombre de sujets d'examen en ligne: 5
Certification ISO 9001	Certificat obtenu	Préparation et audits préalables	Certificat obtenu	Certificat obtenu le 15 décembre 2010
Élaborer un système de gestion commun des archives à travers tout l'AESA satisfaisant aux exigences de conformité et de la norme ISO 9001.	Mise en œuvre avec succès du logiciel de gestion des archives dans tous les départements		2 départements-pilotes	Le projet a été suspendu en raison de la révision des priorités du portefeuille du projet IS

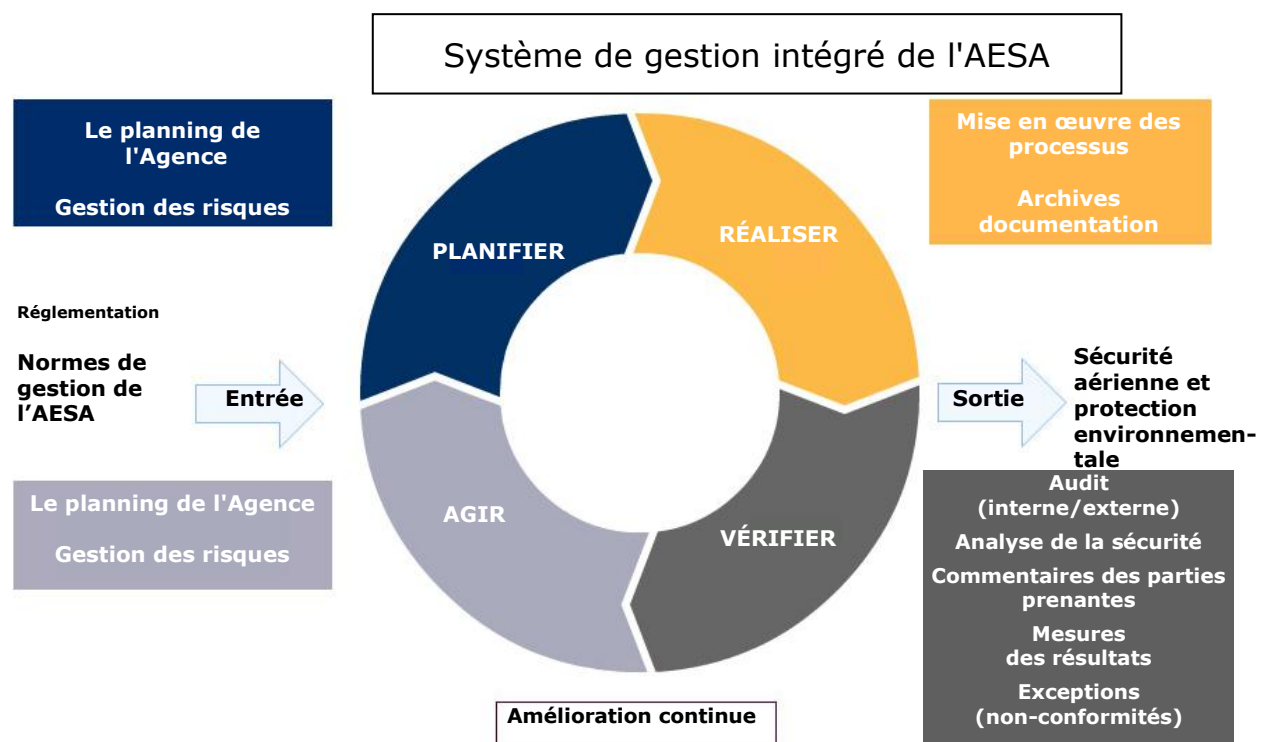
## Contrôle interne et atténuation des risques

### ➤ Contrôle interne

En 2010, l'AESA a consolidé son système de gestion intégré (IMS), mis en place en 2008, afin d'obtenir sa certification aux normes ISO 9001:2008 en 2010.

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

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



### ➤ **Atténuation des risques**

L'Agence a également mis en œuvre un processus d'évaluation annuelle des risques, dont le but est de déterminer les risques de niveau élevé par un processus macro. Les risques sont évalués en fonction de la probabilité qu'ils se produisent et de leur impact potentiel. Pour l'année 2010, le tableau suivant présente les risques identifiés et les actions réalisées ou initiées pour réduire leur impact au minimum.

Risques	Principales actions d'atténuation réalisées/ initiées en 2010
<b>Processus de gestion</b>	
L'Agence fait l'objet de poursuites et la responsabilité de l'Agence est engagée.	Procédure et plan d'action facilitant les actions coordonnées lorsque l'Agence fait l'objet de poursuites. Procédures administratives pour la gestion des cas si l'AESA peut faire l'objet d'une demande de renonciation à l'immunité de la part de procureurs. Politique de communication propre (stratégie à une voix); Définition d'un argument de communication unique porté à la connaissance de tous dans l'Agence, des clients et tiers.
Couverture médiatique négative liée par exemple, à des motifs politiques, y compris des plaintes de parties prenantes, ou écrasement d'un aéronef, ou allégations à haut retentissement d'inadéquation.	Plan de communication de crise. Politique de communication appropriée (stratégie à une voix). Définition d'un argument de communication unique porté 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 appropriés pour identifier et justifier les ressources nécessaires. Liens clairs entre les tâches et les ressources humaines/financières.
<b>Processus de supervision de la sécurité de l'organisme et des produits</b>	
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 efficaces pour les activités de certification, y compris les contrôles appropriés. Capacité de fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements. Fourniture d'une formation continue au personnel technique, pour assurer une compétence constante. Contrôle réel exercé sur les services fournis par les NAA.
Écrasement d'un aéronef d'essai en raison d'une erreur de manipulation de l'aéronef, agrément erroné d'un organisme d'essai en vol ou exigences de conformité excessives ou pression exercée sur le candidat.	Procédures efficaces pour les activités de certification/d'agrément d'organisme, y compris les contrôles appropriés. Capacité de fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements. Fourniture d'une formation récurrente au personnel technique, afin d'assurer une compétence continue.
Émission inconsidérée de l'agrément, extension du champ d'application de l'agrément ou prolongement d'un agrément affectant la sécurité (en raison d'une erreur/omission dans l'agrément initial ou dans la surveillance continue).	Procédures efficaces pour des activités d'agrément d'organisme, y compris les contrôles appropriés. Capacité de fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements. Fourniture d'une formation récurrente au personnel technique, afin d'assurer une compétence constante. Contrôle réel exercé sur les services fournis par les NAA.
Erreur d'un titulaire d'agrément (par exemple: maintenance inadaptée causant l'écrasement d'un gros aéronef) en raison d'une validation erronée des recommandations des NAA	
Émission inadaptée d'une spécification de navigabilité spécifique (SAS) causant l'écrasement d'un aéronef.	Modalités d'application et guides d'orientation concernant la délivrance de SAS. Procédures efficaces pour la délivrance de SAS, y compris les contrôles appropriés. Capacité de fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements.
Problèmes de sécurité non réglés causant l'écrasement d'un aéronef en raison de la non délivrance d'une directive de navigabilité ou d'actions correctives insuffisantes, d'un délai de conformité non adapté spécifié pour une navigabilité.	Procédures efficaces pour l'acceptation de moyens alternatifs aux directives de navigabilité, dont les contrôles appropriés. Capacité de fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements. Fourniture d'une formation récurrente au personnel technique, afin d'assurer une compétence constante. Système de compte rendu d'événement efficace. Contrôle efficace exercé sur les services fournis par les NAA.

Risques	Principales actions d'atténuation réalisées/ initiées en 2010
Problèmes de sécurité non réglés causant l'écrasement d'un aéronef en raison d'une acceptation erronée de moyens alternatifs de conformité aux directives de navigabilité.	Procédures de travail efficaces pour l'acceptation de moyens alternatifs aux directives de navigabilité, y compris les contrôles appropriés. Capacité de fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements. Fourniture d'une formation récurrente au personnel technique, afin d'assurer une compétence constante. Contrôle efficace exercé sur les services fournis par les NAA.
Système de compte-rendu d'événement inadapté et traitement inefficace de rapports d'événement discréditant la navigabilité continue de produits et entraînant des accidents ou événements graves qui auraient pu être évités.	Promotion d'un système de compte rendu d'événements et de la juste culture; Système de compte-rendu efficace assurant la traçabilité de tous les événements et actions importantes; Procédures efficaces pour l'analyse de rapports d'évènement et spécification des actions nécessaires, y compris les contrôles appropriés. Capacité de fournir les preuves du travail réalisé en conservant les documents et enregistrements; Fourniture d'une formation récurrente au personnel technique, afin d'assurer une compétence constante; Contrôle efficace exercé sur les services fournis par les NAA.
Processus de soutien	
Événement susceptible d'affecter négativement la sécurité des installations, la capacité des personnes 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 de réponse à une épidémie grave.



## **Annexes**

- **Annexe 1:** Déclaration d'assurance de l'ordonnateur.
- **Annexe 2:** Études et projets de recherche en 2010.
- **Annexe 3:** Décisions, avis et NPA en 2010.
- **Annexe 4:** Résultats financiers de l'Agence en 2010 (exécution du budget de l'AESA).
- **Annexe 5:** Évolution et caractéristiques démographiques des effectifs.
- **Annexe 6:** Conseil d'administration de l'AESA.
- **Annexe 7:** 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 sincères <sup>17</sup>;

- affirme avoir l'assurance raisonnable que les ressources allouées aux activités décrites dans ce rapport ont été utilisées pour les buts prévus 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 la révision 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 qui pourrait nuire aux intérêts de l'Agence;

- confirme que les mesures appropriées ont été prises après l'audit du SAI, afin de respecter les principales recommandations formulées.

Fait à Cologne                      Date

Signature

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

---

<sup>17</sup> Dans ce contexte, «fidèles et sincères» signifie 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 2010**

En 2010, les sept 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 1 507 millions d'euros:

• CODAMEIN: Métrique 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 avion lourd.
• Surveillance du respect des règlements pour les services d'antigivrage/dégivrage au sol.
• SAMPLE III: Particules émises par les aéronefs.

En 2010, l'Agence a reçu et accepté les rapports finaux des projets ci-dessous:

• SAVE: Étude sur la modélisation économique de l'aviation.
• SAMPLE II: Étude, échantillonnage et mesures des émissions de particules des aéronefs.
• Capacité de modélisation économique de l'aviation pour l'Évaluation d'impact réglementaire environnemental.
• LIBCOS: Charge sur le comportement à l'impact d'une structure en composite.
• SAPOX: Aspects sécuritaires des systèmes par impulsions d'oxygène.
• MOSTDONT: Transpondeur en mode S dans un espace aérien à densité de trafic élevée.
• ULM, révision des règlements dans les États Membres.
• Normalisation des menaces de grêle.
• RuFAB: Mesure des caractéristiques de frottement des pistes et performance de freinage des aéronefs.

Les rapports sont disponibles pour consultation et téléchargement sur la page de recherche Internet de l'Agence <sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Voir <http://easa.europa.eu/safety-and-research/research-projects/reports.php>.

### Annexe 3: Décisions, avis et NPA en 2010

#### Décisions

Décision	Numéro de tâche	Objet
Décision 2010/001/R	21.001	POA pour les fournisseurs de bases de données de navigation
	21.002	Numéro de certificat des organisations approuvées
	21.003	Nettoyage de la Partie 21 et de AMC/GM
	21.023(c)	Autorisation de vol: prérogative pour les organisations de gestion du maintien de la navigabilité
	MDM.007 (c)	Certificat d'autorisation de mise en service
Décision 2010/002/R	21.023(c)	Autorisation de vol: prérogative pour les organisations de gestion du maintien de la navigabilité
	66.001 (b)	Correction d'erreurs éditoriales contenues dans la partie 66 et le matériel AMC associé
	145.001 (b)	Correction d'erreurs éditoriales contenues dans la partie 145 et le matériel AMC associé
	147.001 (b)	Correction d'erreurs éditoriales contenues dans la partie 147 et le matériel AMC associé
	M.001 (b)	Correction d'erreurs éditoriales contenues dans la partie M et le matériel AMC associé
	MDM.007 (b)	Certificat d'autorisation de mise en service
	MDM.002 (c)	Systèmes d'interconnexion des câblages électriques Livraison prévue: Décision modifiant l'AMC/GM par rapport à la partie M (objet de l'amendement de la partie M conformément à MDM.002(a))
Décision 2010/003/R	MDM.034	Matériaux composites
Décision 2010/005/R	25.040	SORTIES TYPE III (accessibilité et facilité de fonctionnement)
	25.057	Normes de conception liées à la sécurité
	MDM.034	Matériaux composites
Décision 2010/006/R	MDM.054	Dégivrage/antigivrage des matériaux AMC et GM suivant A-NPA 2007-11
Décision 2010/007/R	MDM.034	Matériaux composites
Décision 2010/008/R		
Décision 2010/010/R	ETSO.007	Examen et transposition systématiques des TSO FAA existants pour les pièces et équipements en ETSO AESA
Décision 2010/011/R	66,025	Mise à jour régulière de cet AMC actif, utilisé comme référence pour les qualifications de type octroyées Livraison prévue: une décision mettant à jour l'Appendice I de l'AMC pour la partie 66
Décision 2010/012/R Décision 2010/013/R Décision 2010/014/R Décision 2010/015/R	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS
Décision 2010/016/R	21.042	Partie 21 contrôle autre fournisseur tiers
	ETSO.007	Examen et transposition systématiques des TSO FAA existants pour les pièces et équipements en ETSO AESA
	MDM.001 (a)	ETOPS/LROPS

## Avis

Avis	Numéro de tâche	Objet
Avis n° 01/2010	21.024(a)	Sous-partie J, Agrément d'organisme de conception
Avis n° 02/2010	ATM.001 (ACCÉLÉRÉ),	Extension du système de l'AESA aux règles de sécurité de la gestion du trafic aérien (GTA) et aux services de navigation aérienne (ANS) - développement de règles relatives aux exigences applicables aux prestataires de service de navigation aérienne
	ATM.004 (ACCÉLÉRÉ)	Extension du système de l'AESA aux règles de sécurité de la gestion du trafic aérien (GTA) et aux services de navigation aérienne (ANS) - développement de règles relatives aux autorités compétentes
Avis N° 03/2010	ATM.003 (ACCÉLÉRÉ)	Extension du système de l'AESA aux règlements de sécurité de la gestion du trafic aérien (GTA) et aux services de navigation aérienne (ANS) - développement de règles relatives à l'octroi de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne
Avis n° 04/2010	FCL.001	Partie FCL. Extension du règlement de base à l'octroi de licences à l'équipage
Avis n° 05/2010	ATM/ANS.002	Introduction du logiciel TCAS II version 7.1
Avis n° 06/2010	145.012 (a)	Partie 145 Certificats uniques et multiples de remise en service
Avis n°07/2010	FCL.001	Partie MED Extension du règlement de base à l'octroi de licences à l'équipage

## NPA

NPA	Numéro de tâche	Objet
NPA 2010-01	21.042	Contrôle autre fournisseur tiers
NPA 2010-02	21.018	Amélioration de GM en 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	Introduction du logiciel ACAS II version 7.1
NPA 2010-04	27&29.002	Tolérance aux dommages et évaluation des effets de la fatigue des structures composites des aéronefs à voilure tournante
NPA 2010-05	66.025	Annexe 1 Qualifications de type d'aéronef pour la licence de maintenance d'aéronefs Partie 66
NPA 2010-06	27&29.002	Tolérance aux dommages et évaluation des effets de la fatigue des structures métalliques des aéronefs à voilure tournante
NPA 2010-07	M.022	Modifier l'AMC M.A.706(e) pour couvrir les cas supplémentaires pour que l'autorité compétente accepte que le responsable désigné chez l'exploitant/partie M Sous-partie G soit employé par l'organisation Partie 145 détachée
NPA 2010-08	145.022	Contrôle du personnel de maintenance détaché
NPA 2010-09	M-014	Sous-traitance des activités de gestion du maintien de la navigabilité
NPA 2010-10	MDM.047	Alignement du règlement (CE) n° 2042/2003 sur le règlement (CE) n° 216/2008 et sur l'exigence de l'annexe 6 de l'OACI pour que les principes de facteur humain soient observés lors de la conception et de l'application des programmes de maintenance d'aéronefs
NPA 2010-11	25.039	Sorties de secours pour les passagers, caractéristiques de secours et voies d'évacuation - Harmonisation avec la FAA
NPA 2010-12	27&29.019	Surveillance sanitaire des vibrations
NPA 2010-13	21.059	Protection environnementale - classification des modifications de la conception de type
NPA 2010-14	OPS.055	Mise en œuvre de règles sur les limites de temps de vol et de service et exigences de pause pour le transport aérien commercial (CAT) avec des avions

## **Annexe 4: Résultats financiers de l'Agence en 2010 (exécution du budget de l'AESA) <sup>19</sup>**

### **4.1. Compte de résultat budgétaire intermédiaire pour 2010** (tous les montants sont exprimés en milliers d'euros).

Les comptes budgétaires présentent une image détaillée de la mise en œuvre du budget. Ils se basent sur le principe de comptabilité de trésorerie modifié.

<b>RECETTE</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Subvention de la Commission (pour le budget opérationnel -titres 1,2 et 3 - de l'Agence)	35,025	33,862
Fonds de la Commission au titre de Phare	515	322
Autres contributions et financements reçus par la commission	962	972
Recettes d'honoraires	68,260	54,867
Autres recettes	802	1,909
<b>TOTAL RECETTES (a)</b>	<b>105,564</b>	<b>91,932</b>
<b>DÉPENSE</b>		
Titre I: personnel	56,215	46,887
Titre II: dépenses administratives	13,919	12,927
Titre III: Dépenses d'exploitation, hors recettes affectées à partir d'honoraires et de redevances	52,654	46,505
Recettes affectées reportées à partir des H&R	21,230	27,135
<b>TOTAL DÉPENSES (b)</b>	<b>144,018</b>	<b>133,454</b>
<b>RÉSULTAT DE L'EXERCICE (a-b)</b>	<b>-38,454</b>	<b>-41,522</b>
Annulation de crédits de paiement inutilisés reportés de l'exercice précédent	1,101	1,283
Ajustement pour le report de l'année précédente des crédits disponibles au 31.12 provenant de recettes affectées	38,934	41,325
Différences de change de l'exercice (gain +/-perte -)	-16	-3
<b>SOLDE DÉCOULANT DU RÉSULTAT DE L'EXERCICE</b>	<b>1,565</b>	<b>1,083</b>

<sup>19</sup> 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.

Solde exercice N-1	<b>1,083</b>	<b>1,316</b>
Solde positif de l'exercice N-1 remboursé au cours de l'exercice N à la Commission	-1,083	<b>-1,316</b>
<b>Résultat utilisé pour déterminer les montants dans la comptabilité générale</b>	<b>1,565</b>	<b>1,083</b>
<b>Subvention de la Commission - l'Agence enregistre une recette à recevoir et la Commission, une charge à payer</b>	<b>33,460</b>	<b>32,779</b>
<b>Le préfinancement reste ouvert en vue de son remboursement par l'Agence à la Commission dans l'année N+1</b>	<b>1,565</b>	<b>1,083</b>
Non compris dans le résultat d'exécution du budget:		
Intérêts générés au 31/12/N sur les fonds de subvention de la Commission et à rembourser à la Commission (dette)	<b>49,734</b>	<b>133,600</b>

En 2010, l'Agence a seulement utilisé des crédits non dissociés. Le total de la consommation de crédits d'engagement s'élève à 144 018 K€ (133 454 K€ en 2009), dont 122 271 K€ (106 137 K€ en 2009) ont été engagés et 21 747 K€ (27 317 K€ en 2009) de crédits provenant de recettes affectées ont été automatiquement reportés comme prévu par l'article 10 du règlement financier de l'AESA. Les crédits provenant de recettes affectées, d'un montant de 21 747 K€, ayant été reportés automatiquement se composent de 21 230 K€ de recettes externes affectées provenant des honoraires et redevances et de 517 K€ d'autres recettes affectées.

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

	<b>2010</b>		<b>2009</b>	
<b>TITRE I - Dépenses liées au personnel</b>				
	<b>Paiements</b>	<b>Engagement</b>	<b>Paiements</b>	<b>Engagement</b>
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	56,288	56,288	47,763	47,763
Engagé	0	56,214	0	46,887
Payé	55,429	0	46,306	0
Reports automatiques	786	0	581	0
<b>Total dépenses/engagements (2)</b>	<b>56,215</b>	<b>56,214</b>	<b>46,887</b>	<b>46,887</b>
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	0	1	0	0
Annulé	73	73	876	876
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	99,87 %	99,87 %	98,17 %	98,17 %
<b>TITRE II - Dépenses administratives</b>				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	14,102	14,102	13,270	13,270
Engagé	0	13 919	0	12 926
Payé	10 357	0	9 666	0
Report automatique	3 563	0	3 260	0

Reports non automatiques	0	0	0	0
<b>Total dépenses/engagements (2)</b>	<b>13,919</b>	<b>13,919</b>	<b>12,926</b>	<b>12,926</b>
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	0	0	0	0
Annulé	183	183	343	343
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	98,70 %	98,70 %	97,41%	97,41 %
<b>TITRE III - Dépenses d'exploitation</b>				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5 (1)	74,038	74,038	73,917	73,917
Engagé	0	52 138	0	46 323
Payé	30,098	0	25,752	0
Report automatique	43,786	0	47,888	0
Report non automatique	0	0	0	0
<b>Total dépenses/engagements (2)</b>	<b>73,884</b>	<b>52,138</b>	<b>73,641</b>	<b>46,323</b>
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	0	21,746	0	27,317
Annulé	154	154	277	277
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	99,79 %	99,79 %	99,63 %	99,63 %
<b>TOTAL</b>				
Crédit budgétaire - C1+R0+C4+C5(1)	144,428	144,428	134,950	134,950
Engagé	0	122,271	0	106,137
Payé	95,884	0	81,725	0
Report automatique	48,134	0	51,729	0
Report non automatique	0	0	0	0
<b>Total dépenses/paiements (2)</b>	<b>144,018</b>	<b>122,271</b>	<b>133,454</b>	<b>106,137</b>
Crédits reportés provenant de recettes affectées (3)	0	21,747	0	27,317
Annulé	410	410	1,496	1,496
% utilisé sur le crédit budgétaire (2+3)/(1)	99,72 %	99,72 %	98,89 %	98,89 %



### 4.3. Compte de résultat économique intermédiaire pour 2010 *(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 des CE.

	2010	2009
<b>RECETTES OPÉRATIONNELLES</b>		
Honoraires et redevances	77,374	61,621
Contributions des entités de la CE	33,725	32,661
Récupération des dépenses	417	645
Autre	-399	0
Contribution de pays AELE	962	1 729
<b>TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION</b>	<b>112,079</b>	<b>96,657</b>
<b>DÉPENSES OPÉRATIONNELLES</b>		
Dépenses de personnel	-53 023	-44 977
Dépenses immobilières et connexes	-8 187	-7 707
Autres dépenses	-7 088	-6 901
Amortissements et réductions de valeur	-3 670	-1 645
Activités liées à l'externalisation et à la passation de marchés	-36 016	-33 693
<b>TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-107,984</b>	<b>-94,922</b>
<b>EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>	<b>4,094</b>	<b>1,735</b>
<b>RECETTES NON OPÉRATIONNELLES (DÉPENSES)</b>		
Intérêts reçus de tiers	413	630
Charges et intérêts versés à des tiers	-96	-86
<b>EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS NON OPÉRATIONNELLES</b>	<b>317</b>	<b>544</b>
<b>EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ACTIVITÉS ORDINAIRES</b>	<b>4,411</b>	<b>2,278</b>
<b>EXCÉDENT/(DÉFICIT) ISSU D'ÉLÉMENTS EXTRAORDINAIRES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>EXCÉDENT NET DE LA PÉRIODE</b>	<b>4,411</b>	<b>2,278</b>

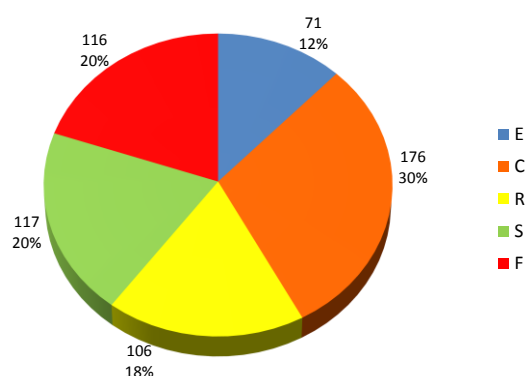
## Annexe 5: Évolution et caractéristiques démographiques des effectifs

Cette partie fournit des analyses et statistiques du personnel employé à la fin de la période de rapport, selon différents paramètres tels que la nationalité, le sexe et l'âge. Pour tous les tableaux de cette partie, les illustrations sont le reflet de la situation au 31 décembre 2010.

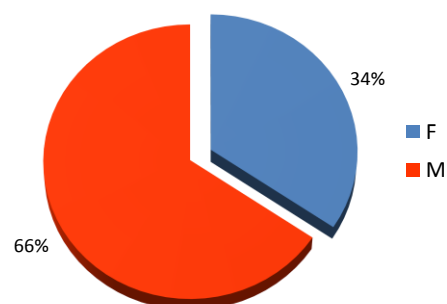
**Illustration 1: Tableau des effectifs**

Catégorie/ Degré	Postes occupés au 31.12.2009	Tableau des effectifs 2010	Postes occupés au 31/12/2010	Taux d'occupation au 31.12.2010
<b>CN</b>	<b>354</b>	<b>447</b>	<b>404</b>	<b>90 %</b>
15	2	2	2	
14	3	6	3	
13	3	12	4	
12	21	26	27	
11	19	50	15	
10	15	55	33	
9	96	75	91	
8	63	104	68	
7	58	58	74	
6	55	55	69	
5	19	4	18	
<b>AST</b>	<b>106</b>	<b>123</b>	<b>119</b>	<b>97 %</b>
7		3		
6		7		
5	3	24	8	
4	13	30	17	
3	36	30	45	
2	41	18	33	
1	13	11	16	
<b>Total</b>	<b>460</b>	<b>570</b>	<b>523</b>	<b>92 %</b>

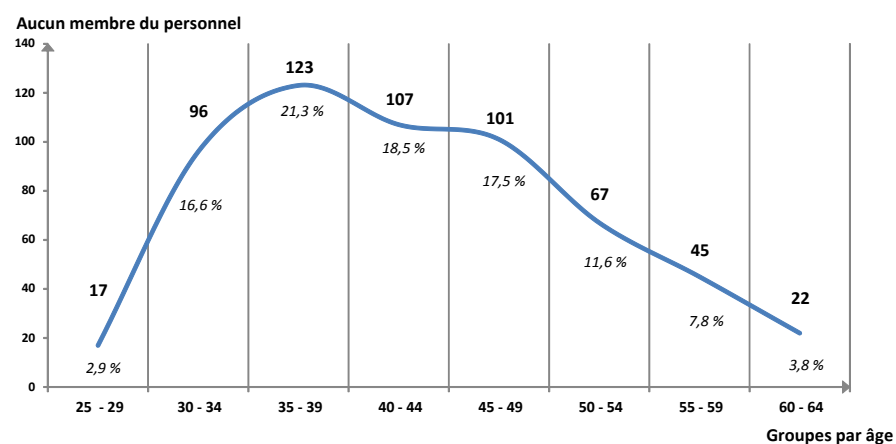
- Seuls les postes d'agent temporaire (AT) sont pris en compte dans le tableau. Ce tableau présente les postes occupés à la fin de la période de rapport et non pas le nombre de personnes employées (régime de mi-temps pour deux membres du personnel). De plus, 54 agents contractuels (AC) et 8 experts nationaux détachés (SNE) ont été employés à la fin de l'année 2010.
- Tous les postes autorisés au tableau des effectifs de l'AESA sont définis comme «temporaires».
- Il convient de prendre note qu'il est possible de «sous-occuper» des postes dans les institutions de l'UE, ce qui signifie pourvoir un poste avec un membre du personnel dont l'échelon contractuel est plus bas que l'échelon théorique relatif au poste. En fait, la distribution des échelons dans le tableau des effectifs correspond à la répartition la plus hautement autorisée des échelons contractuels, les postes occupés étant comptabilisés des plus élevés aux moins élevés dans un système de cascade.

**Illustration 2: Répartition du personnel par direction**

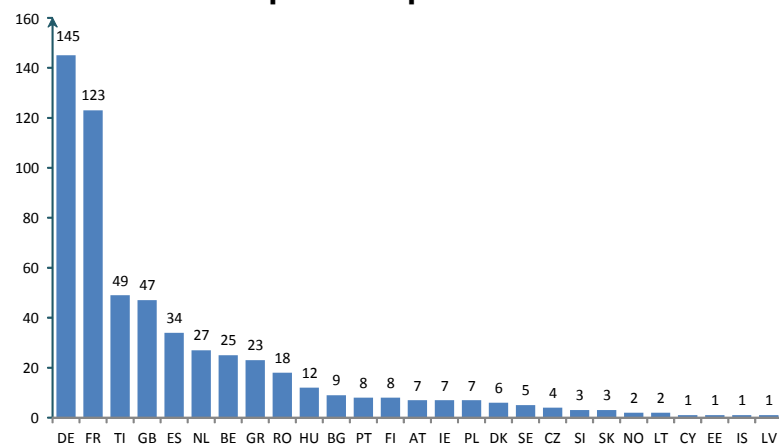
Personnel considéré: AT, AC, END.

**Illustration 3: Répartition par sexe**

Personnel considéré: AT, AC, END.

**Illustration 4: Répartition par âge**

Personnel considéré: AT, AC.

**Illustration 5: Répartition par nationalité**

Personnel considéré: AT, AC.

## Annexe 6: 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.

### Composition <sup>20</sup>

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

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

<b>Président du Conseil d'administration</b>	<b>Vice-président au Conseil d'administration</b>
M. Michael SMETHERS	M. Maxime COFFIN

<sup>20</sup> Une liste détaillée des membres de l'AC de l'AESA est disponible sur le site Internet de l'AESA <http://www.easa.europa.eu/management-board/management-board.php>.

## Annexe 7: 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)
CN	Consigne de navigabilité
MAC	Moyens acceptables de conformité
SNA	Services de navigation aérienne
EAC	Exigences applicables aux autorités
ACTA	Aiguilleur du ciel du trafic aérien
GTA	Gestion du trafic aérien
ABSA	Accord bilatéral de sécurité aérienne
AC	Agent contractuel
CAAC	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)
EC	Équipage de cabine
CMA	Continuous Monitoring Approach (Approche de surveillance continue)
DRC	Document de réponse aux commentaires
ORT	Outil de réponse aux commentaires
CTIG	Common Training Initiative Group (Groupe d'initiative de formation commune)
CAO	Continuing Airworthiness Organisations (Organismes de maintien de la navigabilité)
DOA	Design Organisation Approval (Agrément d'organismes de conception)
CECAC	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	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)
EHST	European Helicopter Safety Team (Équipe européenne pour la sécurité hélicoptères)
PRE	Planification des ressources de l'entreprise
ESSI	European Safety Strategy Initiative (Initiative européenne de sécurité stratégique)
ETSOA	European Technical Standard Order Authorisation (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)
SDV	Surveillance des données de vol
FOIA	(US) Freedom of Information Act (Loi sur la liberté d'information des États-Unis d'Amérique)
FSTD	Simulateurs d'entraînement au vol
GM	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	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	Common Training Initiative Group (Groupe de qualification internationale par la formation (IATA))
JAA	Joint Aviation Authorities (Autorités conjointes de l'aviation)
JAR	Joint Aviation Requirement (Règle aéronautique commune)
JCAB	Bureau de l'aviation civile japonais
LoA	<i>Letter of Agreement</i> (lettre d'accord)
LMER	Liste minimale d'équipements de référence
MOA	Maintenance Organisation Approval (Agrément d'organisme de maintenance)
MRB	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)
N °	Numéro
NPA	Notice of Proposed Amendment (EASA) (Avis de proposition d'amendement)
NPRM	Notice of Proposed Rulemaking (FAA) (AAvis de proposition de réglementation)
TFOEB	Operational Evaluation Board (Conseil d'évaluation opérationnelle)
OPS	Air Operations (Opérations aériennes)
OR	Organisation Requirements (Exigences applicables aux organismes)
PAD	Proposal to issue an Airworthiness Directive (EASA) (Proposition d'émission d'une directive de navigabilité)
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 uniques)
SNE	Seconded National Expert (Expert national détaché)
SGS	Système de gestion de la sécurité
SSP	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	Certificat de type
TCO	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 la supervision de la sécurité)
WA	<i>Working Arrangement</i> (Accords de travail)