



# RAPPORT D'ACTIVITE 2018

## ***DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE (DAC)***

### ***TABLE DES MATIERES***

#### **A. Introduction**

- A.1. Objet et portée du présent rapport**
- A.2. Organisation de la DAC et son fonctionnement**
- A.3. Qualité et Compliance**
- A.4. Informatique**
- A.5. Comité de Direction**
  - A.5.1. Direction technique**
  - A.5.2. Direction administrative**

#### **B. Certification et Supervision Sécurité**

- B.1. Département des Opérations Aériennes**
- B.2. Département de la Navigabilité des Aéronefs**
  - B.2.1. Immatriculations**
  - B.2.2. Agréments de navigabilité**
  - B.2.3. Revues de la navigabilité et inspections**
  - B.2.4. Examens Part-66 AML**
- B.3. Département des Espaces Aériens, Aérodrômes et ATM/ANS**
- B.4. Bureau des Licences du Personnel**
  - B.4.1. Licences et qualifications des parachutistes et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs**
  - B.4.2. Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne**
  - B.4.3. Organismes de formation approuvés (ATO)**
  - B.4.4. Structure médicale**

- B.4.5.** Validations de licences étrangères
- B.4.6.** Certificats de membres d'équipage de cabine
- B.4.7.** Licences de mécaniciens d'avion (AML)
- B.4.8.** Licences de contrôleurs de l'espace aérien (ATCO)
- B.4.9.** Certification et évaluation récurrente des FSTD au Luxembourg

**B.5. Département de la Gestion Sécurité et Traitement des Incidents**

- B.5.1.** Analyse des événements de sécurité
- B.5.2.** Programme national de sécurité aérienne
- B.5.3.** Protocole d'accord entre la DAC et les autorités judiciaires nationales
- B.5.4.** Sécurité des opérateurs aériens étrangers : Programme SAFA/SACA
- B.5.5.** Elaboration d'une réglementation nationale ULM/PULM/PUL

**C. Supervision de la Sûreté de l'Aviation Civile**

- C.1. Volet national**
- C.2. Programme National de Contrôle de la Qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ)**
- C.3. Mise en œuvre du régime du fret et du courrier aérien transporté vers des aéroports de l'Union au départ des pays tiers (ACC3)**
- C.4. Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et Comité de Sûreté Aéroportuaire (CSA)**
- C.5. Comité « Aviation Security » de l'Union Européenne (AVSEC)**
- C.6. Réunion ICAO EUR/NAT Lisbonne 29 au 31 mai 2018**

**D. Relations Internationales et Affaires Economiques**

- D.1. Activités du département**
- D.2. Autorisations administratives**
  - D.2.1.** Autorisations administratives pour travail aérien et manifestations aériennes
  - D.2.2.** Autorisations administratives pour droits de trafic

**E. Réglementation et Affaires Juridiques**

- E.1.** Travaux législatifs et réglementaires
- E.2.** Volet contentieux et plaintes
- E.3.** Avis juridiques

**F. Audits en 2018**

## ***ABREVIATIONS***

<b>AET</b>	Administration des enquêtes techniques
<b>AME</b>	AeroMedical Examiner
<b>AML</b>	Aircraft Maintenance Licence
<b>ANA</b>	Administration de la Navigation Aérienne
<b>ANS / NSA</b>	Autorité Nationale de Surveillance / National Supervisory Authority
<b>AOC</b>	Air Operator Certificate / Certificat de transporteur aérien
<b>ATCO</b>	Air Traffic Controller
<b>ATO</b>	Approved Training Organisation / Organisme de formation approuvé
<b>AVSEC</b>	Aviation Security
<b>CDE/EDD</b>	Chiens détecteurs d'explosifs / Explosive Detection Dog
<b>CEFA</b>	Centre Européen de Formation Aéronautique
<b>CONATSAC</b>	Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile
<b>CSA</b>	Comité de Sûreté Aéroportuaire
<b>DAC</b>	Direction de l'Aviation Civile
<b>EASA / AESA</b>	European Aviation Safety Agency / Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
<b>ECAC / CEAC</b>	European Civil Aviation Conference / Conférence Européenne de l'Aviation Civile
<b>ECCAIRS</b>	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
<b>FABEC</b>	Functional Airspace Block Europe Central
<b>FCL</b>	Flight Crew Licensing
<b>FSTD</b>	Flight Simulation Training Device
<b>ICAN</b>	International Civil Aviation Negotiations
<b>LFTA</b>	Luxembourg Flight Training Academy asbl
<b>MUAC</b>	Centre de contrôle en route de Maastricht / Maastricht Upper Area Control Centre
<b>OACI / ICAO</b>	Organisation de l'Aviation Civile Internationale / International Civil Aviation Organization
<b>OPS</b>	Operations aériennes
<b>PNCQ</b>	Programme National de Contrôle de Qualité
<b>PSA</b>	Programme de Sûreté de l'Aéroport
<b>RPAS</b>	Remotely Piloted Aircraft Systems (Aéronefs sans pilote à bord)
<b>SACA</b>	Safety Assessment of Community Aircraft
<b>SAFA</b>	Safety Assessment of Foreign Aircraft
<b>SMA</b>	Section de Médecine Aéronautique
<b>SSC</b>	Single Sky Committee
<b>RF</b>	Registered facility

## **A. Introduction**

### **A.1. Objet et portée du présent rapport**

Le présent rapport reflète les activités et missions de la DAC (Direction de l'Aviation Civile) en tant qu'autorité nationale de régulation et de supervision en charge d'assurer la sécurité (Safety) et la sûreté (Security) de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg pour l'année 2018.

Le rapport contient des informations notamment sur :

- l'élaboration, la mise en œuvre et la mise à jour de la réglementation de l'aviation civile en conformité avec la réglementation internationale et européenne ;
- les événements de sécurité et les traitements des incidents ;
- l'analyse faite de la sécurité aérienne et le suivi qui en est assuré ;
- les inspections, audits, contrôles, tests et certifications réalisés par la DAC en collaboration avec l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) des acteurs nationaux ;
- les mesures spécifiques prises dans le cadre de la sûreté de l'aviation civile en 2018.

La Direction de l'Aviation Civile, conformément aux dispositions de l'article 17 paragraphe 3 de la loi du 19 mai 1999, veille au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique, assiste et conseille le Ministre dans l'exécution de ses attributions en matière d'aviation civile.

Le présent rapport peut également être consulté sur le site internet [www.dac.lu](http://www.dac.lu).

Une version papier destinée à une diffusion restreinte peut être délivrée aux acteurs nationaux tels que l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des enquêtes techniques, la société de l'aéroport de Luxembourg, les opérateurs aériens, les autres sociétés et personnes intéressées du domaine d'activités (stakeholders).

### **A.2. Organisation de la DAC et son fonctionnement**

Au cours de l'exercice 2018, la DAC a entamé les démarches pour se préparer à la certification ISO 9001 : 2015.

Le but étant notamment l'établissement d'un système de Management de la Qualité, l'adoption d'une démarche liée à la Qualité ou encore la mise en place d'un processus d'audit interne.

La DAC a ainsi pu :

- définir une politique qualité avec des objectives qualités par département,
- documenter les actions réalisées pour améliorer la satisfaction client,
- mettre en place un plan d'audit,

- prendre en compte les capacités et contraintes dans la planification des ressources en créant un lien avec le SMQ.

Grâce à des réunions d'informations avec les responsables des départements, des séances de formation des équipes, les informations relatives à l'avancement du projet ont été communiquées et un audit à blanc auprès des départements concernés a pu être réalisé.

Le Manuel Qualité ainsi que la documentation SMQ ont été rédigés et finalisés et la certification de la DAC est prévue pour début 2019.

### **A.3. Qualité et Compliance**

Avec la mise en place et le maintien d'un système de management de la qualité conforme aux exigences de la norme ISO 9001 : 2015, la DAC s'est également alignée aux exigences organisationnelles requises par l'EASA (EASA Management System) et de l'OACI (Annexe 19).

Les activités relatives au système du management de la qualité sont exécutées par la fonction « Qualité et compliance », formée à l'approche et aux outils du système et placée sous la responsabilité du Directeur.

Les travaux réalisés par le responsable « Qualité et Compliance » ont permis la mise en place d'une procédure de gestion des changements et d'évaluation des risques, le lancement de l'audit interne envers les exigences qualité ISO 9001 :2015 et les exigences « Management system » EASA.

Il a également participé à l'organisation et au bon déroulement des audits de standardisation de l'EASA (European Aviation Safety Agency), conduits conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 628/2013 et a assuré le suivi des constatations relevées par l'EASA.

Dans le rôle de coordonnateur national de la surveillance continue (NCCM), il a géré tous les contacts avec l'OACI qui ont trait à l'USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) et s'est occupé du suivi permanent et des mises à jour notifiées par les différents acteurs aux actions correctives restées ouvertes suite à la mission ICVM de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et du suivi de la transition de l'OACI vers la « continuous monitoring approach » (CMA) et des outils informatiques connexes. Dans le cadre du suivi de l'ICVM il a été procédé en 2018 à la mise à jour de 231 questions de protocole ICAO CAP des domaines ORG, LEG, AIR, OPS, PEL, AGA, ANS et AIG.

Il a participé aux réunions du groupe ICAO ABIS NCCM qui sont tenues bi –annuellement, ainsi qu'au meeting ICAO-ABIS NSOC-NCCM.

Les sujets portaient sur l'OACI USOAP CMA workshop, le plan des activités USOAP, la coordination de l'EASA concernant les compliance checklists (CC) OACI, les lettres d'Etat de l'OACI, les évolutions et nouveautés du ICAO Online Framework, l'OACI ANC (Air Navigation Conference) et les résultats de l'audit OACI auprès de l'EASA.

## **A.4. Informatique**

Les missions primaires du service informatique consistent :

- dans la gestion de l'exploitation et la maintenance corrective et évolutive du système existant ainsi que dans le développement de nouvelles applications,
- dans la mise à disposition aux agents de la DAC et de l'ALSA d'infrastructures informatiques performantes et sécurisées.

Le service a étroitement accompagné les travaux de mise en conformité au règlement général sur la protection des données (RGPD) et a pu entamer le travail de refonte de l'arborescence des répertoires partagés. Il a par ailleurs assisté la Direction à la sélection et mise en place d'un logiciel permettant d'effectuer des examens théoriques informatisés pour les futurs pilotes.

Le service a également participé aux réunions ayant eu pour objet l'identification des Opérateurs de Services Essentiels (OSE) dans le cadre de la NIS Identification.

## **A.5. Comité de Direction**

### **A.5.1. Direction technique**

Lien essentiel entre le directeur et les départements dont il a la charge, le Directeur Technique assure la continuité opérationnelle des services au niveau de la direction.

Le Directeur Technique contribue et participe de façon active à l'élaboration et à la définition des politiques générales, stratégies et projets d'entreprise suivant les compétences définies et les lignes directrices en vigueur ;

Dans son rôle, il coordonne les missions transverses entre toutes les entités techniques (y compris sûreté), médicales, juridiques et administratives qui seront développées plus tard dans ce document.

A ce titre, la Direction Technique (DT) participe à différents travaux au niveau international et représente à plusieurs échelons le Luxembourg.

C'est le cas au niveau de l'EASA au niveau du Management Advisory Body (MAB) mais aussi de l'EASA committee qui est l'assistance dans un domaine technique aéronautique au profit de la Commission Européenne dans le cadre de la rédaction et promulgation de réglementation européenne.

La DT participe également au niveau du Provisional Council et du Maastricht Coordination group d'Eurocontrol.

Certains des projets initiés l'année précédente ont été finalisés et sont en phase de révision par des entités extérieures à la DAC. C'est en l'occurrence le cas pour :

- Ultra Légers Motorisés (ULM), PULM (Planeurs ULM) et PUL (Planeurs Ultra-Légers),
- Search and Rescue (SAR) pour le Luxembourg,
- Création d'espaces aériens dédiés à l'utilisation des drones « Raven » au profit de l'armée Luxembourgeoise.

D'autres projets suivent leurs évolutions :

- la cyber security où l'effet majeur de cette année fût la participation à l'exercice européen de l'ENISA qui avait réuni l'ensemble des acteurs aéronautiques et de la sécurité au niveau du Luxembourg (HCPN, Police, CTIE, ANA, Luxairport, etc..),
- Refonte de la réglementation nationale Parachutisme.

La mission prioritaire de l'année 2019 est la présidence du FABEC (Fonctional Airspace Block Europe Central) par le Luxembourg. La fin d'année 2018 a été consacrée par un transfert de responsabilité en étroite collaboration avec la France qui était la présidence sortante.

Enfin, le monde aéronautique Au Luxembourg comme ailleurs peine à recruter. Un personnel compétent et dûment qualifié est très rare sur le marché de l'emploi. Raison pour laquelle la DAC est associée avec d'autres organismes du Luxembourg afin de porter à la connaissance de jeunes élèves du Luxembourg les métiers de l'aviation dans le but peut-être de susciter des vocations. Cela se fait par l'intermédiaire du DIMAS (Diplôme d'Initiation aux Métiers de l'Aéronautiques et Spatiaux qui réunit cette année pas moins de 125 élèves répartis dans 5 établissements scolaires. La première promotion sera diplômée en juin 2019.

#### **A.5.2. Direction administrative**

Trait-d' union entre le directeur et les départements dont il a la charge, le directeur administratif assure la continuité des services au niveau de la direction. Il est responsable du respect des obligations légales, administratives et règlementaires et chargé des services généraux (informatique, fonctions de support..). Il participe aux choix des lignes stratégiques et directrices de l'administration et de sa mise en œuvre suivant les compétences définies dans l'organigramme fonctionnel. Dans ce rôle, il coordonne les missions transversales entre toutes les entités administratives et techniques (groupe de travail..). La direction administrative participe à ces fins à des comités de comitologie auprès de la Commission européenne (Comité Ciel unique) ou dans la gouvernance du FABEC (HAC).

L'année 2018 a été marquée en particulier par la poursuite des travaux d'encadrement des drones sur le plan européen, par la préparation et la signature d'un accord avec les autorités judiciaires pour la mise en œuvre d'une politique de culture juste et surtout, par les efforts de sensibilisation, de préparation et d'anticipation du secteur aéronautique face au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne le 29 mars 2019.

## **B. Certification et Supervision Sécurité**

### **B.1. Département des Opérations Aériennes**

Ce département assure la certification et supervision des exploitants aériens commerciaux et privés au moyen d'avions, hélicoptères et ballons. Il est en charge de la délivrance d'autorisations opérationnelles spécifiques, des matières dangereuses transportées par voie aérienne et supporte le département des licences pour la certification et supervision des organismes de formation hormis ULM, ballons, planeurs et parachutistes.

### Transport aérien commercial (CAT)

Le Grand-Duché comptait au 31 décembre 2018 sept compagnies titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate) permettant d'effectuer du transport commercial aérien (CAT) :

<b>N° AOC</b>	<b>Exploitant</b>	<b>Flotte au 31.12.2018</b>
L-01	Luxair S.A.	2 Boeing 737-700 4 Boeing 737-800 11 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines international S.A.	9 Boeing 747-400F/BCF/ERF 14 Boeing 747-8F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	4 Airbus A318/9 2 Embraer 135BJ 1 Embraer Legacy 450 8 Bombardier Global Express / 5000 4 Dassault Falcon 7X/8X 4 Dassault Falcon 900 3 Dassault Falcon 2000 4 Gulfstream G650 1 Cessna 560XLS+ 1 Cessna 525C 1 Cessna 525A 1 Boeing 737
L-07	LAA (Luxembourg Air Ambulance S.A.)	5 Bombardier Learjet 45 6 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères)
L-12	Luxaviation S.A.	3 Cessna 560XL/XLS/XLS+ 1 Bombardier Challenger CL30 2 Bombardier Global Express 1 Embraer 135 BJ 1 Dassault Falcon 8X 1 Gulfstream G650
L-13	Flying Group Lux S.A.	1 Cessna 680 1 Cessna 560XLS 1 Dassault Falcon 900 1 Hawker 4000 1 Cessna CJ3+
L-14	Jetfly Aviation S.A.	3 Cessna CJ3 2 Pilatus PC24



Au niveau des mouvements d'avions, nous avons eu en 2018 :

N° AOC	Exploitant	Mouvement
L-01	Luxair S.A.	Aucun mouvement
L-02	Cargolux Airlines international S.A.	Ajout d'1 Boeing 747-400F Retrait d'1 Boeing 747-400F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	Ajout d'1 Bombardier Global 5000 Ajout d'1 Bombardier Global express Ajout d'1 Dassault F900 Ajout d'1 Dassault F2000 Ajout d'1 Cessna 525A Ajout d'1 Dassault F8X Ajout d'1 Embraer 135BJ Retrait d'1 Bombardier Global 5000
L-07	LAA (Luxembourg Air Ambulance S.A.)	Aucun mouvement
L-12	Luxaviation S.A.	Ajout d'1 Bombardier Challenger CL30 Retrait d'1 Embraer 135BJ Retrait de 2 Bombardier Challenger CL605 Retrait d'1 Bombardier Challenger CL30
L-13	Flying Group Lux S.A.	Aucun mouvement
L-14	Jetfly Aviation S.A.	Ajout de 2 Pilatus PC24

Pour mener à bien la supervision de ces organismes AOC, 4 audits (d'une durée moyenne de 3-4 jours) ont été réalisés et 75 manuels d'exploitation ont été analysés et/ou approuvés par le département.

De plus, 64 inspections et 5 audits ciblés ont été effectués dans le cadre de la supervision continue de ces exploitants AOC.

Le département a également certifié Cargolux pour les opérations PBCS au-dessus de l'Atlantique.

En 2018, un moyen alternatif de mise en conformité (AltMoC) a été approuvé pour Cargolux.

Les dossiers d'intégrations de plusieurs avions (F8X, HA420, PC12...) ont été initiés en 2018 mais pas finalisés complètement.

### Organisme de formation (ATO)

A noter par ailleurs que 5 organismes de formation (ATO) étaient agréés en 2018, à savoir :

- Luxair ;
- Cargolux ;
- LFTA ;
- CEFA ;
- LAA.

En 2018, le département opérations a assisté le département des licences lors des audits de 2 d'entre-eux.

### Activité spécialisée (SPO)

En 2018, le département a délivré 1 autorisation SPO à haut risque. Dans le cadre de la collaboration entre Etats Membres, il a analysé 3 dossiers d'exploitants SPO étrangers effectuant du SPO à haut risque au Luxembourg.

### Exploitation privée (NCC/NCO)

Les avions exploités en non-commercial (NCC et NCO) sont sujet à la supervision du département. Au total, 12 aéronefs complexes sont déclarés par des exploitants luxembourgeois au 31/12/2018. 6 inspections ont été réalisées sur ces aéronefs.

### Matières dangereuses (DG)

Au niveau matières dangereuses, 37 approbations ont été délivrées et 14 modules de cours ont été analysés et/ou approuvés.

### Autres

Pour supporter les exploitants AOC dans les transitions vers les nouveaux textes provenant de l'EASA, 2 « *operators' meetings* » ont été organisées. Ces réunions ont permis de sensibiliser et d'aider les exploitants à une meilleure compréhension et à une facilitation de la mise en œuvre de ces nouvelles réglementations.

Le département a également travaillé sur une refonte complète du texte fixant les redevances (circulaire 14) de concert avec les autres départements de la DAC impliqués. De plus, le département a préparé la certification ISO9001 et il a travaillé sur la mise en conformité avec le règlement général sur la protection des données.

Dans le cadre des activités de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne, il a participé aux audits de l'autorité de Malte et de Suède et a également contribué aux groupes d'experts sur les limitations de temps de vol et sur les opérations en cabine.

Le département a activement supporté le bureau des licences pour l'audit EASA Air Crew du 31 juillet au 2 août.

Le département des opérations de la DAC a participé aux conférences suivantes à l'EASA :

- FTL/FRM,
- Safety Conference,
- Rotorcraft symposium.

En termes de ressources humaines et de développement des compétences, chaque inspecteur a participé à 3 formations externes et les formations suivantes ont été données en interne :

- Réglementation (ICAO, EASA, national),
- Réglementation Air Ops,
- Tâches de l'inspecteur,
- Ramp inspection,
- Flight documentation,
- FCM training requirements,
- Nouvelle réglementation de base 2018/1139,
- Personal awareness, group dynamics and management,
- Règlementation 376/2014.

## **B.2. Département de la Navigabilité des Aéronefs**

Le département a en charge la certification et la supervision continue des organismes dans le domaine de la navigabilité initiale et continue des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques. Il est aussi en charge des activités relatives à l'agrément des personnels participant aux tâches de maintien de navigabilité.

Il gère par ailleurs le registre d'immatriculation des aéronefs.

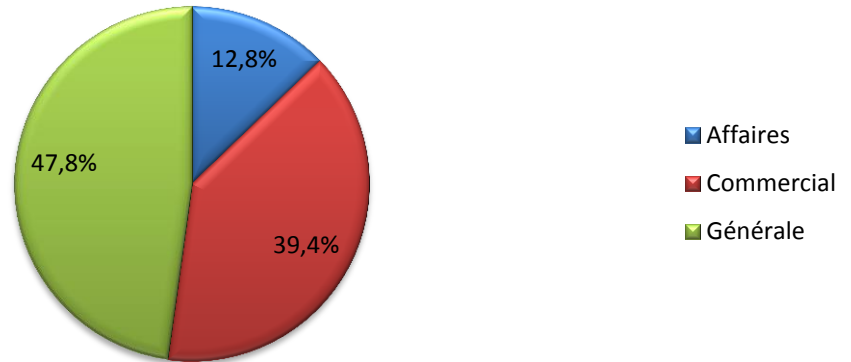
### **B.2.1. Immatriculations**

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 274 aéronefs.

Le nombre de dossiers traités en 2018 était de 77 (39 opérations d'immatriculation et 38 opérations de radiation), un chiffre croissant par rapport à 2017.

La répartition des immatriculations se fait selon le graphique suivant :

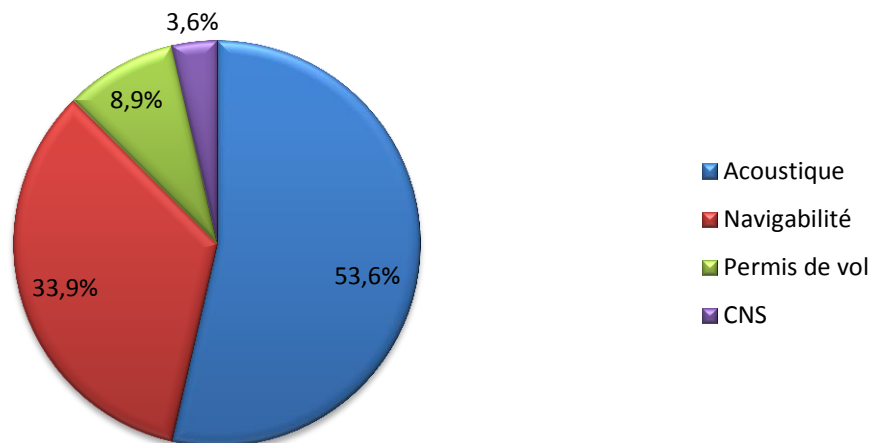
## Aéronefs immatriculés au 31/12/2018 Répartition des aéronefs par catégorie d'exploitation (en %)



Quant à la répartition des différentes catégories d'activité, on constate que le secteur du transport commercial a légèrement augmenté par rapport à 2017, tandis que les secteurs de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale ont légèrement diminué.

Quant à l'émission de certificats en 2018, notons que 56 dossiers ont été traités suivant la répartition suivante :

## Répartition des certificats émis en 2018 (en %)



L'émission de certificats acoustiques et des certificats de navigabilité et permis de vol a diminuée par rapport à l'année précédente. Deux certificats de navigabilité spéciaux (CNS) ont été émis en 2018.

### B.2.2. Agréments de navigabilité

Sur le plan de la navigabilité continue et de l'entretien des aéronefs, le Luxembourg compte aujourd'hui :

- Neuf organismes agréés pour la gestion de la navigabilité continue des avions ou hélicoptères (Partie M) :

Société	N° d'agrément
Luxair S.A.	LU.MG.01
Cargolux Airlines International S.A.	LU.MG.02
Global Jet Luxembourg S.A.	LU.MG.06
Luxembourg Air Ambulance S.A.	LU.MG.07
Luxaviation S.A.	LU.MG.12
Flying Group Lux S.A.	LU.MG.13
Aircraft VIP Services S.A.R.L	LU.MG.16
Findel Aviation S.A.	LU.MG.1002
JetFly Aviation S.A.	LU.MG.1003

- Trois organismes de maintenance agréés pour l'entretien d'avions lourds, dont un pour l'entretien d'hélicoptères, un atelier agréé pour l'entretien des avions légers sur l'aéroport de Luxembourg, et un organisme de maintenance pour l'entretien de pièces et équipements aéronautique (Partie 145):

Société	N° d'agrément
Luxair S.A.	LU.145.0001
Cargolux Airlines International S.A.	LU.145.0002
GA Maintenance S.A.	LU.145.0006
Luxembourg Air Ambulance S.A.	LU.145.0009
Euro-Composites S.A.	LU.145.0010

- Un organisme agréé pour la formation et la délivrance de qualification de type (Partie 147) pour les mécaniciens titulaires d'une licence (Partie 66) :

Société	N° d'agrément
Cargolux Airlines International S.A.	LU.147.01

Sur le plan de la production de produits et matériels aéronautiques, le Luxembourg compte par ailleurs une société agréée (Partie 21/POA) pour la production de matériels aéronautiques :

Société	N° d'agrément
Euro-Composites S.A.	LU.21G.01

### **B.2.3. Revues de la navigabilité et inspections**

- 18 examens de navigabilité faits par les inspecteurs de la DAC, plus 17 dossiers d'importations d'aéronefs ;
- 22 renouvellements sur base de recommandations faites par des organismes agréés pour l'édition d'un nouveau certificat d'examen de navigabilité ;
- 5 inspections de contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs ;
- 1 certificat de navigabilité pour export ;
- 5 permis de vol.

### **B.2.4. Examens Part-66 AML**

Les examens de connaissance des mécaniciens d'avion suivant la Partie 66 (Annexe III du règlement (UE) n° 1321/2014 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) sont conduits par la DAC et à cette fin, 3 sessions ont été organisées en 2018.

## **B.3. Département des Espaces Aériens, Aérodrômes et ATM/ANS**

Suite à la revue de la structure organisationnelle en 2016 ainsi qu'une adaptation structurelle en 2017 et dans un esprit d'une organisation plus efficace et transparente, le département NAVAIR porte désormais la dénomination en « Espace aérien, Aérodrômes et ATM/ANS ». Il se compose des trois bureaux suivants :

- Espace aérien ;
- Aérodrômes et
- ATM/ANS - Autorité Nationale de Surveillance (NSA).

Les dossiers dont le **bureau Aérodrômes** a été saisi peuvent être ventilés comme suit:

- Atterrissages hors aéroport (8) ;
- analyses de l'impact d'implantation de nouveaux sites de parcs éoliens (5) ;
- analyses de l'impact d'implantation de mâts de mesure des vitesses de vents en vue d'implantation de sites de parcs éoliens (6) ;
- analyses d'impact d'implantation de nouveaux bâtiments (10) ;
- analyses d'impact d'implantation de grues (21) et
- analyse d'impact de stations GSM (13).

Dans le cadre des missions liées à la supervision des hélistations et des aérodrômes de loisir, l'hélistation du Centre Hospitalier Emile Mayrisch à Esch-sur-Alzette, et les aérodrômes à Useldange et Noertrange ont été inspectées. Plusieurs réunions techniques ont eu lieu avec les exploitants des hélistations du Kirchberg et d'Ettelbrück suite aux constatations des inspections de l'année 2017.

À la demande de l'exploitant, l'autorisation d'exploitation d'une hélistation sur navire (Bourbon Evolution 802) a été suspendue.

Dans l'accomplissement de sa mission de supervision des aérodromes tombant sous l'application des dispositions du règlement (CE) n°139/2014, la DAC a continué à travailler sur la vérification de la conformité de l'aéroport international de Luxembourg par rapport aux exigences de cette réglementation. En tout 61 exigences ont été auditées, répertoriées sur 4 sessions de 3 à 4 jours. Les audits ont été complétés par plusieurs inspections diurnes et nocturnes afin de vérifier l'état des aires de mouvement et du balisage de l'aéroport.

Dans ce même cadre, la DAC a approuvé 3 changements majeurs à l'aéroport dont notamment la nouvelle aire de trafic P10 pour 4 gros porteurs fret.

En tout 13 réunions techniques avec l'aéroport ont eu lieu en 2018 afin de clarifier les affaires courantes. En plus une réunion technique dédiée à la future réfection de la piste de l'aéroport a eu lieu.

De plus, deux non-conformités d'infrastructure, détectées lors de la certification initiale de l'aéroport en 2017, ont pu être clôturées en 2018.

Le département traite par ailleurs quotidiennement les dossiers techniques concernant les demandes de drones, lâchers de ballons, feux d'artifice, etc. Le nombre exact de dossiers traités en collaboration étroite avec le bureau des autorisations administratives se trouve sous le volet « autorisations administratives » de ce rapport.

Dans le cadre de sa fonction **d'Autorité Nationale de Surveillance** (NSA), le bureau a effectué 5 audits auprès de l'ANA qui portaient sur :

- ATFM (*Air traffic flow management*);
- Recertification ANSP (*Air navigation service provider*) and CAP (*corrective action plan*) previous audits;
- SMS (*Safety Management Systems*) et ATSEPs (*Air Traffic Safety Electronics Personnel*) ;
- IOP (*Interoperability of Communication, Navigation and Surveillance Systems*) + Implementing Rules;
- AIS (*Aeronautical information services*) Certification;

ainsi que la vérification des questionnaires EASA relatifs aux indicateurs de performance clés relatifs à la sécurité aérienne.

Après l'audit de recertification « ANSP » de l'ANA et l'approbation du plan d'actions correctives y relatif, l'ANA a pu être re-certifiée en tant que prestataire de services ATC, MET et CNS au Luxembourg pour une période de 6 ans (jusqu'au 03 Novembre 2024). Le processus de certification du service AIS est actuellement en cours et devrait être finalisé au premier trimestre 2019.

Le bureau a également participé à un audit auprès du Centre Médical Aéronautique (AeMC/AME) au Luxembourg (ATCO Part.MED).

Un programme d'échange d'auditeurs au niveau FABEC a permis la participation :

- D'un auditeur de la NSA luxembourgeoise à un audit au sein de l'organisation DFS (Allemagne);
- D'un auditeur de la NSA luxembourgeoise à un audit SMS au sein de Belgocontrol (Skeyes) - Belgique;
- D'un auditeur de la NSA luxembourgeoise à un audit au sein de DSNA (France) ;

Dans le cadre des activités de supervision continue du centre de services de la navigation aérienne de Maastricht (MUAC), trois agents du bureau NSA ont participé à 3 audits, une Inspection (WP1 to WP4) et dans la « *Verification of EASA Questionnaires 2018* » (WP5).

La DAC et l'ANA organisent depuis 2012 des réunions bilatérales régulières, ce qui a été formalisé par des termes de référence en 2013. Cinq réunions de travail et de concertation ont ainsi eu lieu en 2018 qui avaient trait à différents sujets en relation avec la supervision continue de la DAC sur l'ANA, et ce en accord avec la réglementation du « *Ciel unique européen* ».

En 2018, les notifications de changement reçues de la part de l'ANA étaient :

- Changements ANA ANSP - 8 :
  - MUAC fallback ELLX ;
  - MUAC fallback phase 2 ;
  - Replacement of the radio back-up system;
  - A-SMGCS display screen APP;
  - Surveillance chain upgrade;
  - AWOS-ATIS software update;
  - Abolishment of SIDs ASMOX 2/3 X and Y;
  - A-SMGCS level 1 software update.
- Changements ANA ATC Training Organisation – 9 :
  - New Accountable Manager ;
  - New Head of ATC training ;
  - New ATO organigram ;
  - New UCS ;
  - Skyguide Training ;
  - EPN – Belgium ;
  - New Assessor TWR ;
  - New ATO Docs ;
  - Radar SIM.

Aucun changement n'a été sujet à une révision formelle selon les dispositions du règlement (EU) No 1034/2011. Le changement « *Surveillance chain upgrade* » n'est pas encore mis en œuvre et fera l'objet d'une revue formelle de sécurité avant implémentation.



Dans le cadre de la supervision du Centre de contrôle de Maastricht (MUAC), le Luxembourg participe aux réunions de coopération des autorités de supervision (*NSA – National Supervisory Authority*) des pays du Benelux et de l'Allemagne au sein du « *4 States NSA Committee* ». Ce comité des 4 autorités est responsable de la supervision de MUAC dans le cadre des législations du « ciel unique européen ».

Ainsi le bureau a participé à 2 réunions du CST (*Common Supervisory Team*) et à 1 réunion du *4 States NSA-C*.

La DAC participe également aux travaux des organes de coordination et de décision relative au FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*). Il s'agit de préparer les modifications institutionnelles et opérationnelles qui s'imposent pour la mise en place d'un bloc d'espace aérien fonctionnel englobant les espaces aériens des pays du Benelux, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse.

Plus concrètement, le bureau a participé à 1 réunion du *NSA Manual Working Group*, 4 du *NSA-Committee*, 4 du *Financial & Performance Committee (FP-C)* 3 de la *Safety Performance and Risk Coordination Task Force (SPRC TF)* et 2 de la *FABEC Changes Task Force*.

Le bureau a également participé à 4 réunions du ciel unique européen (SSC). Dans le cadre du NCP (*NSA Coordination Platform*) le bureau a participé à la *NCP Plenary*, un *NCP Performance WG*, un *NCP Safety Oversight (SO) WG* et un *NSA Interoperability (IOP) WG*.

Le bureau a par ailleurs participé à 1 EASA *TeB (Technical Body) ATM/ANS* à Cologne et à 1 EASA *RMT (Rule Making Task)* concernant les AMC/GM pour la période de référence 3.

## **B.4. Bureau des Licences du Personnel**

### **Activités du Département des Licences**

Le Département des Licences émet et gère conformément aux dispositions légales et réglementaires des licences, certificats, qualifications et validations pour le personnel navigant, les mécaniciens d'avion, les contrôleurs de la circulation aérienne, les membres de l'équipage de cabine, ainsi que pour les entraîneurs synthétiques de vol.

#### **B.4.1. Licences et qualifications des parachutistes et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs**

Licences émises selon les règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 réglementant les licences et qualifications des parachutistes et du 13 janvier 1993 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs :

- **Licences de pilotes privés et de parachutistes**

Le Département des Licences assure la gestion des licences et qualifications des pilotes d'ultra-léger motorisé et des parachutistes conformément aux règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités. Dans ce cadre, le Département gère actuellement environ 27 licences de parachutistes, et 25 licences d'ultra-léger motorisé.

- Écoles de pilotage – Agréments selon les règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990, du 13 janvier 1993, et le code JAR-FCL

Selon les dispositions des règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités toute instruction ne peut être donnée que dans une école agréée. L'exploitation d'une école de pilotage est subordonnée à autorisation du Ministre ayant les Transports dans ses attributions. Le Département des Licences examine les dossiers lui soumis par les écoles de pilotage en vue de leur agrément et sa prolongation annuelle.

Pour les écoles « RF » (formation pour pilotes privés) agréées suivant le code JAR-FCL, et les écoles nationales de ballon et vol à voile agréées suivant le Règlement grand-ducal du 13 janvier 1993, la Direction de l'Aviation Civile fait actuellement encore usage d'un opt-out, en attendant l'implémentation de l'Annexe VIII « DTO » (Declared Training Organisation ) à la « Aircrew Regulation » (Règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011), qui définit des exigences moins strictes que celles des ATOs pour des écoles effectuant de l'entraînement aux licences de pilotes privés prévues par la « Aircrew Regulation ».

Actuellement, il y a au Luxembourg deux écoles de pilotes de ballon, une école de pilotes d'ultra-léger motorisé, une école de pilotes de planeur, une école de parachutistes, et une RF pour pilotes privés d'avion.

#### **B.4.2 Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne**

Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne émises selon le règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil :

Le Département des Licences assure la gestion des licences et qualifications des pilotes, tant privés que professionnels, conformément au règlement (UE) No 1178/2011 précité. Les licences émises suivant le code JAR-FCL devront être converties en licences Partie-FCL jusqu'au 8 avril 2018.

Actuellement, le Département des Licences gère environ 1300 licences de pilotes d'avion, ainsi que 18 licences de pilotes d'hélicoptère, 49 licences de planeur et 34 licences de ballon.

#### **B.4.3. Organismes de formation approuvés (ATO)**

Selon les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 précité, l'instruction ne peut être donnée que dans un organisme de formation approuvé (ATO). L'exploitation d'un organisme de formation approuvé est subordonnée à autorisation de l'Autorité, qui n'est accordée que si le postulant s'est conformé aux dispositions prévues par le règlement européen précité.

Une ATO dispensant une formation pour pilotes d'avion (PPL(A), IFR, FI(A), CPL(A) et ATPL(A), et qualification de type et de classe d'avions), une ATO pour pilotes d'hélicoptère (PPL ; FI(H) ; CPL, et qualifications de type), une ATO proposant une formation aux qualifications de type d'avion et d'hélicoptère, ainsi qu'au TRI(H) et deux organismes de formation en vol dispensant une formation aux qualifications de type d'avion sont actuellement agréées.

A noter par ailleurs que 5 organismes de formation (ATO) étaient agréés en 2018, à savoir :

- Luxair ;
- Cargolux ;
- LFTA ;
- CEFA ;
- LAA.

En 2018, le département opérations a soutenu et assisté le département des licences lors des audits de 2 d'entre-eux.

#### **B.4.4. Structure médicale**

Selon les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 précité une structure médicale a été organisée. A cet effet les nominations suivantes ont été effectuées :

- Section de Médecine Aéronautique (SMA)

Une Section de la Médecine Aéronautique (SMA) a été instituée au sein de la Direction de l'Aviation Civile. Le Dr. Robert Goerens, médecin-inspecteur du Travail auprès de la Direction de la Santé a été mandaté pour remplir la mission de SMA.

- Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (AeMC)

Le STI (Service de Santé au Travail de l'Industrie) conjointement avec le Centre Hospitalier du Luxembourg, a été agréé comme AeMC suivant les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 précité en 2015. L'AeMC est dirigé par le Dr. Pierre BLAISE, médecin AME agréé suivant Part-MED.

- Médecins Examineurs (AME)

Actuellement, 7 médecins examineurs sont agréés pour effectuer les examens médicaux des pilotes, ainsi que 3 pour effectuer les examens médicaux des détenteurs d'une licence ATC et pour les membres d'équipage de cabine. Les listes sont publiées sur le site internet de la DAC.

- Psychologie aéronautique

Suite à la catastrophe de la Germanwings, l'EASA a demandé à tous les pays européens d'être plus attentif à la détection et à la prise en charge des problèmes liés à l'alcool, aux drogues et surtout aux troubles du domaine psychologique/psychiatriques chez les pilotes et les contrôleurs de l'espace aérien.

Conformément aux recommandations émises par l'EASA en la matière, la DAC en collaboration avec le Centre Hospitalier Neuro-psychiatrique a organisé au mois de mars une formation sur le sujet de la « Psychologie aéronautique ».

Dans ce contexte, deux psychologues du CHNP en tant que psychologues de référence en médecine aéronautique, à savoir Mme Véronique Muschang et Mme Diana Martins ont également pu être agréés.

- Certificats médicaux

- certificats médicaux de classe 1

Les certificats médicaux de classe 1 certifient l'aptitude des pilotes professionnels et de ligne. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 1 doivent être effectués dans le AeMC. La réalisation des examens aéro-médicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le AeMC ou bien par des MEA agréés à cet effet.

- certificats médicaux de classe 2

Les certificats médicaux de classe 2 certifient l'aptitude des pilotes privés. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 2 doivent être effectués dans le AeMC ou bien par des AME agréés à cet effet. La réalisation des examens aéro-médicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le AeMC ou bien par des AME agréés à cet effet.

- certificats médicaux de classe 3

Les certificats médicaux de classe 3 certifient l'aptitude des contrôleurs de la circulation aérienne. Ils sont émis par la SMA. Les examens d'admission pour l'obtention d'un certificat médical de la classe 3 doivent être effectués dans le AeMC ou bien par des AME agréés à cet effet. La réalisation des examens aéro-médicaux pour la revalidation et le renouvellement de ces certificats médicaux sont effectués dans le AeMC ou bien par des AME agréés à cet effet.

#### **B.4.5. Validations de licences étrangères**

Les licences émises selon les conditions de la Partie-FCL sont reconnues pour le vol sur avions immatriculés LX sans démarches administratives supplémentaires.

Des licences émises par des pays tiers doivent être validées suivant l'Annexe III du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 précité.

La Procédure DAC-LIC 113 concernant la conversion et la validation des licences et qualifications étrangères des pilotes a été élaborée en conséquence. La procédure et les formulaires afférents sont disponibles sur le site de la DAC.

Le Département des Licences a transféré au Luxembourg autour de 140 Part FCL-licences délivrées par un autre État membre.

#### **B.4.6. Certificats de membre d'équipage de cabine**

Le Département des Licences émet des certificats de membre d'équipage de cabine suivant les dispositions de l'Annexe V (Part-CC) du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 précité.

Le Département des Licences gère actuellement 301 certificats de membre d'équipage de cabine.

#### **B.4.7 Licences de mécanicien d'avion (AML)**

Le Département des Licences gère l'émission, l'amendement et le renouvellement d'environ 250 licences de mécanicien d'avion, suivant le Règlement (UE) 2018/1142 de la Commission du 16 août 2018 modifiant le règlement (UE) no 1321/2014 en ce qui

concerne l'alignement des règles relatives au maintien de la navigabilité sur le règlement (CE) no 216/2008, les tâches critiques de maintenance et le contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs.

#### **B.4.8. Licences de contrôleurs de l'espace aérien (ATCO)**

Le Département des Licences émet les licences des contrôleurs de l'espace aérien en collaboration avec le département de la Navigation Aérienne de la DAC.

La base légale pour ces licences est le Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) no 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) no 805/2011 de la Commission, entré en vigueur le 31 décembre 2016.

Le Département des Licences gère actuellement environ 50 licences ATCO.

#### **B.4.9. Certification et évaluation récurrente des FSTD au Luxembourg**

Le Département des Licences certifie et gère l'évaluation récurrente des FSTD (Flight simulation training device) au Luxembourg, en collaboration avec le Luftfahrt Bundesamt allemand (LBA) sur base d'un accord de collaboration conclu entre les 2 entités. Les autorisations sont prolongées sur recommandation du LBA suite à une inspection annuelle.

Actuellement, 3 FSTD sont immatriculés au Luxembourg :

2 FFS de Cargolux de type B747-400F et B747-8F immatriculés FSTD.LU.002 et LU.003

1 FNPT II MCC de LFTA pour instruction SEP, MEP, Multi-engine Turboprop et MCC immatriculé FSTD.LU.001 A/B/C.

### **B.5. Département de la Gestion Sécurité et Traitement des Incidents**

#### **B.5.1. Analyse des événements de sécurité**

Le département sécurité est responsable pour la gestion de la base de données nationale des événements de sécurité, ce qui comprend la vérification et, le cas échéant, la correction des rapports ainsi que l'évaluation des risques et dans certains cas un suivi direct.

Plus de 2800 événements de sécurité ont été rapportés à la Direction de l'Aviation Civile durant l'année 2018. Comme le même événement peut être rapporté par plusieurs organisations, et comme la plupart des événements font l'objet d'un rapport de suivi par l'organisation qui les rapporte, le nombre total de rapports à traiter est largement plus élevé : plus de 6000 rapports ont été reçus et traités.

Une revue annuelle de sécurité pour 2017 a été élaborée. Comme les années précédentes il présente une analyse des risques de l'aviation luxembourgeoise. De plus, le rapport inclut une analyse étendue sur 4 ans 2014-2017. On constate que le risque de collision entre aéronefs reste le plus haut risque pour l'aviation.

Au niveau européen, le département sécurité a participé à deux réunions du « Network of Analysts » et à deux réunions du « Safety Management Technical Board » de l'EASA. En outre il a participé à l'ECCAIRS Steering Committee et à la réunion de lancement du « Key User Group ». Ce groupe a été créé par l'EASA pour guider le redéveloppement du logiciel ECCAIRS. Il est composé de participants volontaires dont un collaborateur du département sécurité de la DAC.

#### **B.5.2. Programme national de sécurité aérienne**

Un projet de programme national de sécurité aérienne a été élaboré. Il décrit le cadre réglementaire de l'aviation civile au Grand-Duché de Luxembourg. Conformément à l'Art. 7 du Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne, il décrit également les objectifs de sécurité en accord avec les objectifs européens. Le programme national de sécurité aérienne comprend la politique et les objectifs de sécurité aérienne, la gestion des risques de sécurité par l'Etat, l'assurance de la sécurité par l'Etat et la promotion de la sécurité.

#### **B.5.3. Protocole d'accord entre la DAC et les autorités judiciaires nationales**

La « Just Culture » ou culture juste vise à protéger les auteurs de comptes rendus de sécurité dans le but de garantir ce flux d'informations importantes pour la sécurité aérienne. Une distinction claire entre des investigations ayant pour but d'améliorer la sécurité aérienne et des investigations ayant pour but de fixer des responsabilités et de déterminer des sanctions éventuelles s'impose. Un protocole d'accord à ce sujet a ainsi pu être signé entre la DAC et les autorités judiciaires nationales en 2018, suite à un workshop de « Just culture » initié par la DAC en concertation avec Eurocontrol en décembre 2017.

La politique d'application « Enforcement policy » a également été finalisée et publiée.

#### **B.5.4. Sécurité des opérateurs aériens étrangers : programme SAFA/SACA**

Le département sécurité est aussi en charge de la gestion du programme européen d'inspections au sol dénommé « SAFA/SACA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft/ Safety Assessment of Community Aircraft).

Le principe de ces programmes est de faire des inspections des avions étrangers dans chaque Etat participant (47) comprenant les Etats de l'Union européenne, de la CEAC et d'autres Etats qui y participent de façon volontaire. Ces inspections sont limitées à une évaluation par sondage et ne peuvent pas substituer la surveillance de l'Autorité réglementaire approprié.

Dans ce cadre, six inspecteurs qualifiés de la DAC ont effectué 67 inspections à l'aéroport de Luxembourg en 2018. La participation volontaire à la phase d'essai de la « System-wide coordination » a conduit à une diminution du nombre

d'inspections par rapport aux années précédentes. Cette coordination vise à mieux cibler les opérateurs à inspecter, et à distribuer ces inspections parmi les Etats participants. Le nombre d'opérateurs différents inspectés par an est donc un meilleur indicateur de succès que le nombre absolu d'inspections. On constate que les 67 inspections de 2018 ont porté sur 58 opérateurs différents, contre 87 inspections sur 52 opérateurs différents en 2017. La partie imposée du programme d'inspection, coordonnée entre Etats participants, a été exécutée sans aucune déviation. La « System-wide coordination » a conduit aussi à une redistribution significative des inspections : 49% des inspections ont visé l'aviation d'affaires contre 28% de vols passagers et 23% de vols cargo. Le nombre de non-conformités détectées est en augmentation. Dix inspections ont révélé des défauts de la plus haute catégorie, qui nécessitaient des actions correctives avant le prochain vol.

Le département sécurité continue à participer au groupe de travail présidé par l'EASA qui a développé la « System-wide coordination ». En outre le département a participé à deux réunions de coordination du programme européen d'inspections au sol ainsi qu'à une réunion du comité de la sécurité aérienne de la Commission Européenne.

Un échange d'inspecteurs a été organisé avec la DGAC-France. En juin 2018, un inspecteur français a accompagné les inspecteurs de la DAC à l'aéroport de Luxembourg pendant trois jours. En retour, deux inspecteurs de la DAC ont pu participer à des inspections à Strasbourg-Entzheim et Bâle-Mulhouse en septembre 2018.

#### **B.5.5. Elaboration d'une réglementation nationale ULM/PULM /PUL**

Le département sécurité a participé à l'élaboration d'une réglementation nationale pour avions ultralégers motorisés, planeurs ultralégers motorisés (essentiellement les paramoteurs) et planeurs ultralégers (parapentes et deltaplanes).

### **C. Supervision de la Sûreté de l'Aviation Civile**

#### **C.1. Volet national**

Le travail du département sûreté consiste notamment :

- à faire des contrôles (audits, inspections et tests) en matière de sûreté au niveau de l'aéroport, des aérodromes, des héliports, des aéronefs, des passagers et bagages de cabine, des bagages de soute, du fret et courrier (agrément des agents habilités et des chargeurs connus), du courrier de transporteur aérien et du matériel de transporteur aérien, des approvisionnements de bord (agrément des fournisseurs habilités), des fournitures destinées aux aéroports, du recrutement et formation du personnel, des équipements de sûreté et dans le domaine du contrôle aérien;

- à analyser et approuver les programmes de sûreté de l'aéroport (PSA), de toutes les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Luxembourg selon un horaire autorisé et établi et/ou les lettres d'approbation des autorités compétentes (des pays membres de l'UE/EEA) relatives à ces programmes, des agents habilités, des chargeurs connus et des fournisseurs habilités ;
- à analyser les demandes d'exemption en matière de vols ACC3 irréguliers ;
- à analyser et approuver les programmes de formations des entités concernées ;
- à analyser et mettre en œuvre les déclassements et reclassements de zones de sûreté aéroportuaires ;
- à assurer la certification des agents de sûreté à l'aéroport (Lux-Airport et LuxairCargo) et des agents de sûreté responsables de la sécurisation auprès des agents habilités ;
- à tenir à jour la liste des instructeurs des entités citées;
- à développer et maintenir le Programme National de Contrôle de Qualité en matière de Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQ). Cette tâche s'effectue en coopération avec le service juridique de la DAC ;
- à développer et maintenir le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNS). Cette tâche s'effectue en coopération avec le service juridique de la DAC ;
- à participer dans certains cas à la gestion des risques sur le volet de la vulnérabilité.

A ce jour, le Luxembourg compte quatorze agents habilités, un fournisseur habilité et deux chargeurs connus qui ont été agréés par la Direction de l'Aviation Civile. Dans l'accomplissement de sa mission, le département sûreté a contrôlé toutes les entités énoncées.

A ce jour, le Luxembourg compte sept compagnies aériennes nationales, seize européennes (de pays membres de l'UE/EEA) et six régulières en provenance de pays hors de l'Union européenne. Dans l'accomplissement de sa mission, le département sûreté a contrôlé, de façon aléatoire et inopinée, six compagnies aériennes nationales, deux européennes et quatre régulières en provenance de pays hors de l'Union européenne. Ces contrôles peuvent être échelonnés sur plus d'une année.

## **C.2. Programme National de Contrôle de la Qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ)**

Sous la supervision de la DAC, la Police Grand-Ducale et l'Administration des Douanes et Accises participent au programme de contrôle de qualité et contribuent ainsi à veiller au respect des dispositions des mesures de la sûreté de l'aviation civile.

Le nombre d'activités de contrôle de surveillance s'élève à 89 inspections/audits/tests au cours de l'année 2018.

Le nombre d'agents de sûreté certifiés en 2018 s'élève à 278. Le département sûreté a participé à 48 sessions.

Par ailleurs, le département sûreté a dispensé dans le courant de l'année 2018 les formations suivantes :



- du mois de janvier au mois de mai : « Coaching » adressé à l'inspectrice stagiaire dans le domaine de la sûreté aérienne ;
- au mois de novembre : une formation de 2 jours intitulée inspection/filtrage du fret et courrier dans le cadre du projet EaP/CA (coordonnée par la CEAC). Les objectifs de cette activité ont été de présenter à 6 Etats non européens les méthodes de contrôle applicables au fret et au courrier ; d'expliquer les principaux défis relatifs à l'inspection filtrage du fret et du courrier et de fournir des préconisations pour y faire face, et enfin d'échanger sur les meilleures pratiques en vigueur pour la mise en œuvre de l'inspection filtrage du fret et du courrier.

De plus, au mois de mars : une formation de 2 jours intitulée derniers développements des Annexes 17 et 9 (volet sûreté) de l'OACI a été initiée par la DAC au Luxembourg pour l'équipe PNCQ, les juristes, la Direction et les responsables de sûreté des entités Lux-Airport, Cargolux Airlines S.A. et Luxair S.A.. La formation a été dispensée par le « *Regional Officer for Aviation Security and Facilitation (AVSEC/FAL) European and North Atlantic Office, Paris (EUR/NAT)* » de l'OACI.

Dans le contexte des activités de contrôle aéroportuaires de la Commission européenne, deux inspecteurs DAC ont pu participer à deux inspections aéroportuaires à Las Vegas aux Etats Unis et à Leipzig en Allemagne.

### **C.3. Mise en œuvre du régime du fret et du courrier aérien transporté vers des aéroports de l'Union au départ des pays tiers (ACC3)**

Le seul transporteur aérien national sous la responsabilité du Luxembourg, désigné jusqu'à ce jour est Cargolux Airlines International S.A.

Au total, cinq (TBS, SGN, DOH, OUA et SAW) validations ACC3 ont été effectuées au cours de l'année 2018.

Suite à une demande de la Commission européenne, l'expert du département sûreté (en charge des validations ACC3) a présenté aux validateurs européens la méthodologie de validation ACC3 et RA3 (agent habilité d'un pays tiers).

### **C.4. Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et Comité de Sûreté Aéroportuaire (CSA)**

Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile, qui a pour mission principale d'assister le Ministre dans la mise en œuvre de la réglementation internationale, européenne et nationale en matière de sûreté de l'aviation civile, a instauré le Comité de Sûreté Aéroportuaire et lui a délégué une partie de ses missions de sûreté au niveau aéroportuaire.

Les membres du CONATSAC se sont réunis trois fois et ceux du CSA quatre fois sur l'année 2018.

### **C.5. Comité « Aviation Security » de l'Union Européenne (AVSEC)**

L'expert du département sûreté représente la Direction de l'Aviation Civile du Luxembourg au sein du comité AVSEC (*Aviation Security*) de l'Union européenne. Ce comité est composé

d'experts des autorités compétentes des Etats membres et a pour but d'adresser tous les points liés à la sûreté aérienne. En 2018, le comité a voté différents règlements visant à renforcer la sûreté aérienne sur le plan européen (voir sous département juridique).

L'expert a également représenté la Direction de l'Aviation Civile du Luxembourg au sein des différents groupes de travail et réunions sûreté de l'aviation. Entre autres, dans les groupes de travail portant sur les risques terroristes associés sur le survol des zones de conflits et au transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union européenne/EEE au départ d'un aéroport d'un pays tiers. Egalement, dans les discussions sur les risques potentiels à prévoir sur les vols passagers à destination des pays membres de l'Union européenne/EEE au départ d'un aéroport d'un pays tiers.

#### **C.6. Réunion ICAO EUR/NAT Lisbonne 29 au 31 mai 2018**

L'expert du département sûreté a représenté la Direction de l'Aviation Civile du Luxembourg au sein du « *ICAO Regional Aviation Security Conference to adress common challenges through implementation of the ICAO Global Aviation Security Plan (GASeP* »).

### **D. Relations Internationales et Affaires Economiques**

Les missions du département des relations internationales consistent notamment :

- à négocier des accords aériens avec les autorités aéronautiques étrangères en conformité avec la réglementation communautaire ;
- à représenter la DAC auprès des organisations internationales de l'aviation civile ;
- à développer et gérer les contacts avec les acteurs économique œuvrant dans le domaine de l'aviation civile.

#### **D.1. Activités du département**

Au cours de l'année 2018, un nombre important d'échanges ont eu lieu entre la DAC et les autorités de l'aviation civile de pays tiers. Ces échanges ont, pour la grande majorité, abouti à la création de nouvelles relations bilatérales ou bien ils ont contribué au développement des relations déjà en place. Ainsi, la DAC a pu négocier au courant du premier semestre 2018 un nouvel accord sur les services aériens et signer un Mémoire d'entente avec le Kenya, le Brésil et le Sri Lanka. Des pourparlers avec la Chine ont également eu lieu au Luxembourg et elles ont abouti à la signature par le Ministre de la Mobilité et des Transports publics, Monsieur François Bausch, d'un nouveau Mémoire d'entente contenant de nouveaux arrangements opérationnels.

Au courant du deuxième semestre 2018, des négociations ont eu lieu avec les autorités de l'aviation civile de la Russie et de l'Ouzbékistan. Alors que les négociations avec la Russie ont abouti à la signature d'un nouveau Mémoire d'entente, celles menées avec les autorités ouzbèks suivent toujours leur cours. L'année 2018 a été marqué par la conclusion d'une série supplémentaire d'accords aériens et de Mémoires d'entente grâce à la participation de la DAC à l'ICAO Air Services Negotiation Event (ICAN) à Nairobi, Kenya. Lors de cet événement, la DAC a mené des entrevues, respectivement, des négociations bilatérales avec l'Afrique du Sud, le

Cameroun, le Chili, la Colombie, la Corée du Sud, le Ghana, la Guyane, l'Italie, la Jamaïque, le Kenya, le Rwanda, les Seychelles et le Zimbabwe.

Le département Relations internationales a aussi travaillé sur la question du Brexit. Il a organisé une séance d'informations à l'attention des opérateurs luxembourgeois en coopération avec le Ministère des Affaires Etrangères et Européennes. Le but principal de cette séance était celui d'expliquer les conséquences de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne en ce qui concerne le secteur de l'aviation civile ainsi que de connaître les doléances éventuelles des parties concernées luxembourgeoises. Le département suit de très près les développements des pourparlers à Bruxelles ainsi que l'évolution de ce dossier du côté britannique afin d'assurer une continuité des services aériens et ce dans les strictes limites de ses compétences.

## **D.2. Autorisations administratives**

Le département est également en charge de la délivrance d'autorisations administratives de travail aérien et de manifestations aériennes, ainsi que de la délivrance de droits de trafic.

### **D.2.1. Autorisations administratives pour travail aérien et manifestations aériennes**

Au total 1169 dossiers ont été traités, dont 28 demandes de travail aérien avec avion ou hélicoptère, 1011 dossiers de travail aérien avec utilisation d'un aéronef sans pilote à bord (drone) et 130 dossiers de manifestations aériennes.

### **D.2.2. Autorisations administratives pour droits de trafic**

Concernant les autorisations administratives pour droits de trafic, 84 demandes d'opérateurs réguliers ont été introduites, 730 demandes d'opérateurs irréguliers et 36 demandes gouvernementales, ce qui fait un total de 850 dossiers traités.

Le département RELEX a donc traité 2019 demandes d'autorisation administrative au total.

## **E. Réglementation et Affaires Juridiques**

### **E.1. Travaux législatifs et règlementaires**

Le département juridique assure la mise en conformité de la réglementation luxembourgeoise aux normes européennes et internationales, et suit l'application de la législation en vigueur dans le domaine de l'aviation civile en coopération avec les différents départements techniques de la DAC.

En outre, il contribue à élaborer les propositions d'amendements législatifs et règlementaires visant à supprimer les constatations de non-conformité émises par l'EASA conformément au plan d'actions correctives accepté.

En 2018, le département juridique a traité les projets de textes suivants :

- « *Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne* » : introduction d'une base légale précise et

complète pour l'exploitation d'hélistations, d'aérodromes (autres que l'aérodrome international soumis à la réglementation européenne) et de terrains de vol. Ce projet a été élaboré et rédigé suite à l'avis du Conseil d'Etat sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux hélistations. Il a entretemps été adopté au Conseil de gouvernement et le Conseil d'Etat a rendu son avis y relatif ;

- « *Projet de règlement grand-ducal relatif à l'exploitation et la supervision continue des hélistations* » : précision des exigences techniques et opérationnelles applicables à l'exploitation d'hélistations.
- « *Projet de règlement grand-ducal instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux inspections et contrôles techniques dans le domaine de la navigabilité des aéronefs et des opérations aériennes (dite « Circulaire 14 »)* » : fixation des barèmes de redevances pour les travaux effectués par l'ALSA (Agence luxembourgeoise pour la sécurité aérienne) dans le cadre de la délivrance et de la supervision des certificats de transporteur aérien, de la navigabilité des aéronefs, et de la certification et de la supervision des organismes de production, de gestion du maintien de la navigabilité, des centres de formation de mécaniciens et d'ateliers d'entretien. Suite à la finalisation du texte, la procédure réglementaire a été lancée ;
- « *Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux aéronefs ultralégers motorisés (ULM)* » : élaboration de règles précises et actualisées relatives aux licences des pilotes ULM (entraînement théorique et pratique, validité de la licence, conditions médicales, etc.), aux terrains de vol pour les ULM (exigences techniques et d'emplacement, équipement, dimensions, etc.), aux règles de l'air applicables aux ULM et à la navigabilité des ULM. Le texte a été finalisé et envoyé pour commentaires à la FAL (Fédération aéronautique luxembourgeoise) ;
- « *Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux planeurs ultralégers motorisés (PULM)* » : séparation de la réglementation de cette activité des activités ULM afin de prendre en compte les spécificités liées aux licences des pilotes PULM, aux terrains de vol pour les PULM, aux règles de l'air applicables aux PULM et à la navigabilité des PULM. Le texte a été finalisé et envoyé pour commentaires à la FAL ;
- « *Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux planeurs ultraléger (PUL)* » : séparation de la réglementation de l'activité des PUL des activités ULM et PULM afin de prendre en compte les spécificités liées aux licences des pilotes PUL, aux terrains de vol pour les PUL, et aux règles de l'air applicables aux PUL. Le texte a été finalisé et envoyé pour commentaires à la FAL.

En annexe sont énumérés les différents textes tant européens que nationaux qui ont été publiés et analysés/traités par le département juridique au courant de l'année 2018.

## **E.2. Volet contentieux et plaintes**

Le département juridique gère et surveille également le volet contentieux judiciaire, administratif et recours gracieux.

Il est également en charge du suivi des plaintes et des dossiers en relation avec la réglementation européenne sur les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, lorsqu'elles font des voyages aériens.

## **E.3. Avis juridiques**

Par ailleurs, en sa qualité de support juridique pour tous les autres départements de la DAC, le département juridique a émis des avis juridiques sur diverses questions lui posées au cours de l'année 2018 :

- Certification d'un organisme en tant que « language assessment body » : analyse de la possibilité de donner à un organisme luxembourgeois le droit de faire passer aux pilotes et contrôleurs aériens leurs examens de langues requis en vertu de la réglementation européenne ;
- Certification d'une école de pilotage : analyse de l'existence de bases légales suffisantes pour agréer un organisme comme école de pilotage selon le droit européen ;
- Autorisation pour un futur instructeur d'hélicoptère à passer son examen avec son propre instructeur ;
- Emport par une société de fret de personnes n'appartenant pas à leur équipage lorsque des matières dangereuses sont à bord;
- Vols avec une licence étrangère sur un avion immatriculé au Luxembourg.

Le département juridique a également fortement participé tout au long de l'année 2018 à la mise en œuvre du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (RGPD – Règlement général sur la protection des données). Il s'agissait notamment de la sensibilisation des agents au traitement des données personnelles, du relevé des différents traitements effectués par la DAC et des types de données personnelles traitées, ainsi que de la préparation de notices d'informations destinées à informer les personnes concernées sur différents aspects concernant le traitement de leurs données personnelles par la DAC (destinataires des données, finalité du traitement, droits des personnes concernées, etc.).

## Divers

Afin de pouvoir traiter au mieux les domaines divers et nouveaux auxquels est confronté le département juridique, les membres du département juridique ont suivi des formations variées :

- « *ICAO Security Training Annex 17 and 9* », organisée par l'OACI (Organisation Internationale de l'Aviation Civile), concernant le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- « *EU Regulation 1178/2011 Air Crew Refresher Training* », portant sur le règlement européen sur licences du personnel navigant de l'aviation civile ;
- « *Remotely Piloted Aircraft systems – A regulatory overview* », organisée par EUROCONTROL, concernant l'intégration et la prise en compte juridique des aéronefs circulant sans personnes à bord (communément dénommés « drones ») ;
- « *EU Regulation 390/2013 – Just Culture Training* », organisée dans le cadre du FABEC (Functional Airspace Bloc – Europe Central), et portant sur la culture juste.

## F. Audits en 2018

Le cadre de l'aviation étant un cadre européen, voire international, la DAC ainsi que ses différents départements sont en permanence soumis à des audits et inspections de la part des organismes internationaux et en vue d'un contrôle de la mise en conformité du Luxembourg par rapport à ses obligations internationales.

Ainsi l'Agence européenne de la Sécurité aérienne (EASA) assiste la Commission européenne en effectuant des inspections de normalisation afin de contrôler l'application par les autorités compétentes des Etats membres, des dispositions de la réglementation en vigueur.

Le bureau des licences a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA pour le volet des simulateurs (FSTD) en mars 2018 et pour le volet des licences (FCL) en août 2018.

**1. Nouveau règlement européen de base**

**Règlement (UE) 2018/1139** du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

**2. Ciel unique européen et Utilisation de l'Espace aérien**

Textes européens :

- **Règlement d'exécution (UE) 2018/139** de la Commission du 29 janvier 2018 modifiant le règlement (CE) n° 1033/2006 en ce qui concerne les références aux dispositions de l'OACI
- **Règlement d'exécution (UE) 2018/1048** de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances

Textes nationaux :

- **Règlement ministériel du 7 juin 2018** relatif à la subdivision et aux conditions d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois : adaptation des coordonnées géographiques de certaines zones d'espaces aériens et création de nouvelles zones pour les exercices de drones militaires.

**3. Sûreté aérienne**

Textes européens :

- **Règlement d'exécution (UE) 2018/55** de la Commission du 9 janvier 2018 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en ce qui concerne l'ajout de la République de Singapour aux pays tiers reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile

Textes nationaux :

- **Arrêté ministériel du 9 janvier 2018** concernant la déclassification temporaire d'une zone de sûreté aéroportuaire en Zone de Sûreté Nationale dans le cadre de constructions de nouveaux bâtiments au niveau de la Tour J à l'intérieur du hall principal de stockage du Cargocentre Est
- **Arrêté ministériel du 31 janvier 2018** concernant la classification de zones de sûreté aéroportuaires dans le cadre de changements du zonage de sûreté au niveau de l'ensemble des installations Luxfuel, LuxairCatering et de la route interne E50/E51

- **Arrêté ministériel du 27 avril 2018** concernant la classification d'une zone de sûreté aéroportuaire dans le cadre de changement du zonage de sûreté au niveau de l'ancien bâtiment de direction Luxair Group
- **Arrêté ministériel du 25 juin 2018** concernant la classification d'une zone de sûreté aéroportuaire dans le cadre d'un changement du zonage de sûreté au niveau du bâtiment transitaire et de la tour A au Centre Fret Est

#### 4. Opérations aériennes

##### Textes européens :

- **Règlement (UE) 2018/394** de la Commission du 13 mars 2018 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne la suppression des exigences d'exploitation aérienne applicables aux ballons
- **Règlement (UE) 2018/395** de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- **Règlement (UE) 2018/1042** de la Commission du 23 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) no 965/2012 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables à l'introduction de programmes de soutien, l'évaluation psychologique des membres de l'équipage de conduite, ainsi que le dépistage systématique et aléatoire de substances psychotropes en vue de garantir l'aptitude médicale des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, et en ce qui concerne l'installation d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact sur les avions à turbine neufs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg et qui sont autorisés à transporter entre six et neuf passagers

#### 5. Navigabilité des aéronefs

##### Textes européens :

- **Règlement (UE) 2018/1142** de la Commission du 14 août 2018 modifiant le règlement (UE) no 1321/2014 en ce qui concerne l'introduction de certaines catégories de licences de maintenance d'aéronefs, la modification de la procédure d'acceptation d'éléments provenant de fournisseurs externes et la modification des prérogatives des organismes de formation à la maintenance

#### 6. Personnel navigant

##### Textes européens :

- **Règlement (UE) 2018/1065** de la Commission du 27 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) no 1178/2011 en ce qui concerne la validation automatique des licences des membres d'équipage de conduite délivrées dans l'Union, ainsi que l'entraînement au décollage et à l'atterrissage
- **Règlement (UE) 2018/1119** de la Commission du 31 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les organismes de formation déclarés



Textes nationaux :

- **Règlement grand-ducal du 1er août 2018** instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux licences, qualifications et reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel de maintenance d'aéronefs : mise à jour complète des barèmes des redevances exigées pour l'émission et la supervision des licences de pilotes et de mécaniciens suite aux modifications substantielles au niveau du droit européen. Le texte a été adapté légèrement suite à l'avis du Conseil d'Etat. Des travaux d'organisation interne et de communication avec les acteurs concernés ont également été entrepris.

**7. Aéroport(s)**

Textes européens :

- **Règlement (UE) 2018/401** de la Commission du 14 mars 2018 modifiant le règlement (UE) n° 139/2014 en ce qui concerne la classification des pistes

Textes nationaux :

- **Règlement grand-ducal du 31 octobre 2018** portant modification du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg : adaptation de la législation nationale sur les « low visibility operations » suite à des changements de la législation européenne en la matière. La rédaction du texte a été finalisé, et le Conseil d'Etat a rendu son avis.
- **Règlement ministériel du 27 novembre 2018** modifiant le règlement ministériel modifié du 27 mars 2014 règlementant l'exploitation de l'aérodrome d'Useldange : adaptation du texte suite à l'attribution par EUROCONTROL d'une nouvelle fréquence et d'un nouveau canal de communication à l'aérodrome d'Useldange.

**8. Transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation**

Textes européens :

- **Règlement d'exécution (UE) 2018/871** de la Commission du 14 juin 2018 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union

**9. Environnement en matière d'aviation**

Textes européens :

- **Règlement (UE) 2018/336** de la Commission du 8 mars 2018 modifiant le règlement (CE) n° 748/2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE à compter du 1er janvier 2006 et précisant l'État membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs.