

RAPPORT D'ACTIVITE 2014

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE (DAC)

1	<i>Coordination générale</i>	3
2	<i>Le département de la réglementation et des affaires juridiques</i>	3
2.1	Mise en œuvre du Ciel unique européen / Cadre réglementaire pour les certifications d'aérodromes	4
2.2	La réglementation en relation avec la sûreté aérienne	5
2.3	La réglementation en relation avec la navigabilité	6
2.4	La réglementation en relation avec les opérations aériennes et le personnel navigant	6
2.5	La réglementation en relation avec avec les comptes rendus d'évènements dans l'aviation civile	6
2.6	La réglementation en relation avec les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports	7
3	<i>Le département des relations internationales et des affaires économiques</i>	7
3.1	ABIS	7
3.2	ICAN (International Civil Aviation Negotiations)	7
3.3	Droits de trafic	7
4	<i>Le département de la certification et de la supervision sécurité</i>	9
4.1	Le bureau des autorisations administratives	9
4.2	Le service des licences du personnel	11

4.3	Le bureau de la gestion de la sécurité et du traitement des incidents	14
4.4	Le bureau des opérations aériennes	15
4.5	Le bureau de la navigabilité des aéronefs	16
4.6	Le bureau de la navigation aérienne et des aérodromes	18
5 Le département de la supervision de la sûreté de l'aviation civile		21
5.1	Volet national	21
5.2	Le Programme National de Contrôle de la Qualité en matière de sûreté l'aviation civile (PNCQ)	21
5.3	Mise en œuvre du régime du fret et du courrier aérien transporté vers des aéroports de l'Union au départ de pays tiers (ACC3)	22
5.4	Inspection de la Commission Européenne de l'aéroport de Luxembourg	22
5.5	Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et le Comité de Sûreté Aéroportuaire (CSA)	23
5.6	AVSEC (Aviation Security)	23
6 Audits en 2014		23
6.1	FSTD (Flight Simulation Training Device)	23
6.2	OPS (Opérations aériennes)	23

1 Coordination générale

Le bureau de la coordination générale surveille l'évolution des dossiers en cours, veille au bon déroulement lorsque plusieurs bureaux/départements sont saisis par un dossier, valide les programmes de formation initial et récurrent des départements, vérifie et valide les programmes de formation annuelle et valide les procédures et circulaires ainsi que les fiches de suivi et amendements y relatifs des départements de la DAC.

Le bureau a participé à l'organisation et au bon déroulement des audits de standardisation de l'EASA (European Aviation Safety Agency) conduits conformément au Règlement (UE) no 736/2006. Concernant le suivi des constatations relevées par l'EASA, le coordonnateur encadre les différents départements le cas échéant si des questions spécifiques au fonctionnement de l'EASA ou au cadre de l'audit se posent, voire si des points sont soulevés qui concernent plusieurs départements ou toute la DAC.

Suite au lancement de la mise en place de la GED SIDOC (gestion électronique des documents), des réunions de planification ont été tenues au sein du comité de projet. En vue de l'envergure du projet, le bureau de l'informatique et des systèmes de communication a été doté du rôle de chef de projet GED.

Dans l'accomplissement de sa mission de coordination et dans son rôle de coordonnateur national de la surveillance continue (NCMC), le bureau s'occupe 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.

Le bureau de la coordination générale participe également aux réunions du groupe ICAO ABIS NCMC qui sont tenus bi annuellement et a participé aux fins de cette tâche au meeting ICAO-ABIS NSOC-NCMC du 27 au 28 octobre à Vienne. Les sujets traités concernaient l'évolution du cadre en ligne de l'OACI tel que l'EFOD (Electronic Filing Of Differences), les problèmes liées à la mise en œuvre des outils USOAP CMA, l'SSP GAP Analysis sur iSPACE, les évolutions au niveau du Safety Management Panel et de l'Annexe 19. Entre autre, côté EASA, le sujet de la coordination des « Compliance checklists » ainsi que l'EASA EASp ont été abordés.

Le bureau a aussi participé au 4ème EC/EASA NCMC Meeting avec des représentants EASA et OACI afin de faire le point sur le sujet de la notification de différences, le cadre en ligne de l'OACI, des dernières évolutions et afin d'aborder ensemble les problématiques et les expériences liées à la mise en œuvre de la « continuous monitoring approach » (CMA).

2 Le département de la réglementation et des affaires juridiques

Le département juridique de la DAC contribue à assurer 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 bureaux techniques de la DAC.

Des représentants du département juridique assurent la représentation du Luxembourg au sein de différentes enceintes aéronautiques internationales et européennes, dont notamment auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, de la Commission européenne (comités de comitologie AVSEC/Ciel Unique/AESA), de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et d'Eurocontrol.

Le département juridique a assuré le volet du contentieux administratif et des recours gracieux.

Par ailleurs, tout au long de l'année 2014, le département juridique a été sollicité dans les efforts entrepris par le département de la navigation aérienne et l'autorité nationale de surveillance de mettre en œuvre et de suivre de près les dispositions du Ciel unique européen vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne. S'y ajoute la mise en place d'un cadre européen pour les certifications d'aérodromes.

2.1 Mise en œuvre du Ciel unique européen / Cadre réglementaire pour les certifications d'aérodromes

Les textes suivants sont entrés en vigueur au courant de l'année 2014 dans le cadre de la réalisation du Ciel unique européen voire la certification d'aérodromes.

- Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement d'exécution (UE) n° 441/2014 de la Commission du 30 avril 2014 modifiant le règlement (CE) n° 29/2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen
- Règlement d'exécution (UE) n° 448/2014 de la Commission du 2 mai 2014 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 en mettant à jour les références aux annexes à la convention de Chicago
- Règlement (UE) n° 512/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant le règlement (UE) n° 912/2010 établissant l'Agence du GNSS européen
- Règlement d'exécution (UE) n° 716/2014 de la Commission du 27 juin 2014 sur la mise en place du projet pilote commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien
- Règlement (UE) n° 721/2014 du Conseil du 16 juin 2014 modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) en ce qui concerne la prolongation de la durée d'existence de l'entreprise commune jusqu'en 2024

- Règlement d'exécution (UE) n° 970/2014 de la Commission du 12 septembre 2014 modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien
- Règlement d'exécution (UE) n°1028/2014 de la Commission du 26 septembre 2014 modifiant le règlement d'exécution (UE) no 1207/2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen
- Règlement d'exécution (UE) n° 1029/2014 de la Commission du 26 septembre 2014 modifiant le règlement (UE) n° 73/2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen
- Décision d'exécution de la Commission n°132/2014/UE du 11 mars 2014 fixant les objectifs de performance de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien et les seuils d'alerte pour la deuxième période de référence 2015-2019
- Décision d'exécution de la Commission n°2014/672/UE du 24 septembre 2014 relative à la désignation de l'organe d'évaluation des performances du ciel unique européen

2.2 La réglementation en relation avec la sûreté aérienne

2.2.1 Textes européens :

Les textes européens suivants sont entrés en vigueur au courant de l'année 2014 en matière de sûreté :

- Règlement d'exécution (UE) n° 278/2014 de la Commission du 19 mars 2014 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de l'utilisation de systèmes de détection de traces d'explosifs
- Règlement d'exécution (UE) n° 687/2014 de la Commission du 20 juin 2014 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification des mesures de sûreté aérienne, l'équivalence des normes de sûreté et les mesures de sûreté appliquées au fret et au courrier
- Règlement d'exécution (UE) n° 889/2014 de la Commission du 14 août 2014 modifiant le règlement (CEE) n° 2454/93 en ce qui concerne la reconnaissance de la place des conditions de sécurité communes dans le cadre du programme des agents habilités et des chargeurs connus et du programme relatif aux opérateurs économiques agréés

2.2.2 Textes nationaux :

- Règlement grand-ducal du 13 mars 2014 portant modification du règlement grand-ducal du 3 octobre 2013 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de

Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables (Mémorial A34 du 17 mars 2014)

- Règlement ministériel du 14 mars 2014 portant publication du plan des zones de sûreté aéroportuaires à l'aéroport commercial du Grand-Duché de Luxembourg (Mémorial A34 du 17 mars 2014)

2.3 La réglementation en relation avec la navigabilité

- Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 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 (Refonte)

2.4 La réglementation en relation avec les opérations aériennes et le personnel navigant

- Règlement (UE) n° 70/2014 de la Commission du 27 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement (UE) n° 71/2014 de la Commission du 27 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement (UE) n° 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (« règlement TCO : Third county operators »)

2.5 La réglementation en relation avec avec les comptes rendus d'évènements dans l'aviation civile

- Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007

2.6 La réglementation en relation avec les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports

- Règlement (UE) n ° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE

3 Le département des relations internationales et des affaires économiques

Au cours de l'année 2014 beaucoup de contacts bilatéraux ont été menés avec des pays tiers en vue de revoir les arrangements bilatéraux en place ainsi que de créer des arrangements nouveaux et de conclure des accords aériens nouveaux afin de permettre à la fois aux opérateurs luxembourgeois de développer leurs relations aériennes mais aussi aux compagnies étrangères de desservir le Luxembourg.

Ainsi la délégation luxembourgeoise a-t-elle rencontré en 2014 notamment des délégations en provenance du Cambodge, de l'Indonésie et de l'Egypte.

3.1 ABIS

Le groupe de rotation ABIS a été fondé en 1980 et représente l'Autriche, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Irlande, la Suisse et le Portugal. Les directions de l'aviation civile des 7 pays coopèrent étroitement en vue d'assurer les intérêts des 7 pays au Conseil et à la Commission de Navigation aérienne. Les 7 Etats se sont réunis à deux reprises en 2014.

3.2 ICAN (International Civil Aviation Negotiations)

La Direction de l'Aviation Civile était également présente à la conférence ICAN 2013 (International Civil Aviation Negotiations), organisée par l'OACI à Kuta en Indonésie. Lors de cette conférence, qui se tenait du 17 au 21 novembre 2013, le Luxembourg a rencontré le Soudan, la Chine, la Russie, le Kenya, le Cameroun, la Colombie, le Burundi, la Mongolie, la Zambie, Curaçao et la Tanzanie.

3.3 Droits de trafic

3.3.1 Opérations commerciales – Opérateurs réguliers

Total demandes: 88
Demandes Cargo: 35
Demandes Passagers: 53

Origine opérateur / dénomination

1. **AUSTRIA (2)**: Austrian Airlines (2)
2. **AZERBAIDJAN (2)**: Silk Way West Airlines (2)
3. **BANGLADESH (1)**: Biman Bangladesh Airlines (1)
4. **CANADA (2)**: Air Canada (2)

5. **CHINA (9)**: Yangtze River Express Airlines (4), Hainan Airlines (3), China Eastern Airlines (2)
6. **ETHIOPIA (17)**: Ethiopian Airlines (17)
7. **GERMANY (5)**: Hahn Air Lines GmbH (3), Lufthansa AG (2)
8. **ITALY (2)**: Alitalia (2)
9. **MAURITIUS (2)**: Air Mauritius (2)
10. **NETHERLANDS (4)**: KLM (3), AIS Airlines (1)
11. **POLAND (2)**: LOT (2)
12. **PORTUGAL (2)**: TAP/PGA (2)
13. **QATAR (6)**: Qatar Airways (6)
14. **SINGAPORE (3)**: Singapore Airlines (3)
15. **SPAIN (4)**: Vueling (2) Air Europa (2)
16. **SWEDEN (2)**: SAS (2)
17. **SWITZERLAND(2)**: Swiss International Air Lines (2)
18. **TAIWAN (4)**: Eva Airways (2), China Airlines (2),
19. **TURKEY (5)**: Turkish Airlines (5)
20. **UNITED KINGDOM (5)**: British Airways (2), Hello AG Airlines Ltd.(1), Easy Jet Airline (2)
21. **USA (7)**: Atlas Air (3), American Airlines (2), US Airways (2)

3.3.2 Opérations commerciales – Demandes Ad - hoc

Total demandes: 255

Opérations: 294

Opérations cargo: 189 dont 9 DG (Dangerous Goods)

Opérations passager: 66

Origine opérateur / dénomination

1. **ARMENIA (1)**: Veteran Avia (1)
2. **AZERBAIJAN (4)**: Silk Way West Airlines (4)
3. **BAHRAIN (1)**: Bahrain Royal Flight (1)
4. **BELARUS (19)**: Ruby Star (10), Belavia (1), Grondo Aircompany (8)
5. **BOLIVIA (1)**: Transportes Aeros Bolivia (1)
6. **BULGARIA (1)**: Air Bright (1)
7. **CANADA (3)**: Avionco Canada (2), World Air Ops (1)
8. **CHINA (5)**: Yangtze River Express Airlines (4), China Southern Airlines (1)
9. **EGYPT (1)**: Smartaviation (1)
10. **FRANCE (1)**: Europe Airpost (1)
11. **GERMANY (1)**: ULM-request (1)
12. **GREECE (2)**: Gainjet Aviation (2)
13. **ICELAND (2)**: Air Atlanta Icelandic (2)
14. **ISRAEL (3)**: CAL (3)
15. **IRAN (1)**: Iran Aseman Airlines (1)
16. **ITALY (2)**: Mistral Air (2)
17. **LEBANON (1)**: Executive Sky (1)
18. **LUXEMBOURG (1)**: Old Wings (1)
19. **MOLDOVA (1)**: Nobil Air (1)
20. **MONTENEGRO (1)**: Montenegro Airlines (1)
21. **NETHERLANDS (1)**: Denim Air (1)
22. **PAKISTAN (1)**: Air World Aviation (1)
23. **PORTUGAL (1)**: Quickturn Flight Services (1)
24. **QATAR (1)**: Qatar Airways (1)
25. **RUSSIA (96)**: AirBridge Cargo Airlines (56), Gazpromavia Aviation Company (5), Volga – Dnepr Airlines (1), Atran Airlines (1), Grozny Avia (1), Aeroflot (27), Ruslan International Ltd. (5)

- 26. **SERBIA (1):** Prince Aviation (1)
- 27. **SLOVAKIA (1):** Go2Sky (1)
- 28. **SLOVENIA (2):** Adria Airways (2)
- 29. **SWITZERLAND (3):** Farnair Switzerland AG (2) Pilatus Aircraft Ltd. (1)
- 30. **TURKEY (2):** ULS Airlines Cargo (2)
- 31. **UKRAINE (77):** Ukraine Air Alliance (41), Cavok Air (31), Ukraine International Airlines (3), Wind Rose (2)
- 32. **UNITED ARAB EMIRATES (1):** Aquiline Aero (1)
- 33. **UNITED KINGDOM (2):** ExecuJet UL Ltd. (2)
- 34. **USA (14):** Southern Cross Aviation (1), Universal Weather & Aviation (1), Honeywell International Inc. (3), BaseOps International (1), Boeing (1), Netjets (1), Atlas Air (6)

3.3.3 Opérations non - commerciales – Gouvernementales / Militaires / Etatiques ...

Survol et atterrissages: 41
 Autorisations diverses: 8
 AWACS: 2

3.3.4 AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES

- Travail aérien avec avion / hélicoptère : 30
- Travail aérien avec drone : 81 autorisations et 11 demandes d'information
- Manifestations aérienne avec drone : 3 autorisations et 36 demandes d'information
- Manifestations aériennes diverses : 8 autorisations
- Parachutage : 2 autorisations
- Feu d'artifice : 12 autorisations
- Skybeamer / - tracer / illumination : 14 autorisations
- Lâcher de ballons / ballons – sonde / expérimentel : 80 autorisations
- Lanternes célestes : 3 autorisations et 4 demandes
- Autorisations diverses : 2

Travail aérien et manifestations :

En 2014, un total de 235 dossiers concernant diverses demandes d'autorisations ont été évaluées et autorisées (80 Lâchers de ballons, 111 travail aérien, 11 manifestations aériennes, 33 divers).

4 Le département de la certification et de la supervision sécurité

4.1 Le bureau des autorisations administratives

4.1.1 Service des Immatriculations

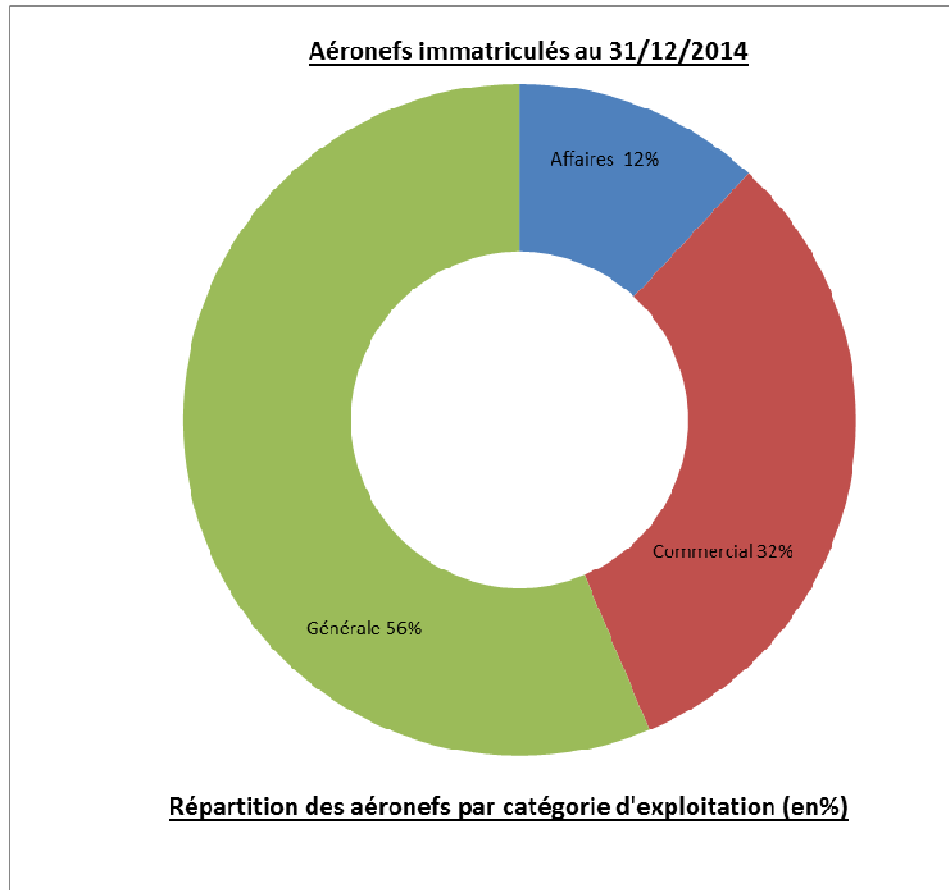
Domaine des immatriculations :

Relevé des aéronefs

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 292 aéronefs, donc 2 aéronefs en moins par rapport à l'année 2013.

Le nombre de dossiers traités en 2014 était de 51 (24 opérations d'immatriculation et 27 opérations de radiation), un chiffre décroissant par rapport à 2013.

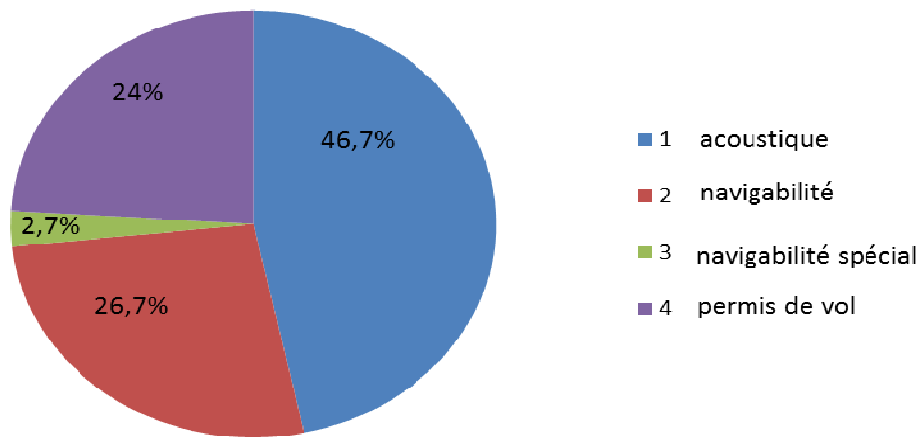
La répartition des immatriculations se fait selon le graphique suivant :



Quant à la répartition des différentes catégories d'activité on peut constater que le secteur du transport commercial a légèrement augmenté par rapport à 2013 tandis que les secteurs de l'aviation d'affaires et de l'aviation générale ont légèrement diminués.

Certificats émis en 2014 :

En total 75 dossiers ont été traités en 2014 selon la répartition suivante :



Répartition des certificats émis en 2014 (en%)

L'émission de certificats acoustiques a augmenté par rapport à l'année précédente tandis que celle des permis de vol a diminuée. Le volume des certificats de navigabilité restant plus ou moins inchangé avec une diminution des certificats de navigabilité spéciaux.

4.2 Le service des licences du personnel

Le Bureau des Licences émet des licences, qualifications et validations pour le personnel navigant, les mécaniciens d'avion et les contrôleurs de la circulation aérienne et assure leur gestion conformément aux dispositions légales et réglementaires.

Depuis avril 2014, les licences nationales de pilote d'avion ne sont plus valides et ont été converties en licences EASA Part-FCL, et les écoles FTO JAR ont dû se convertir en EASA ATO suivant la « Aircrew Regulation » (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).

4.2.1 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

4.2.1.1 Licences de pilotes privés et de parachutistes

Le Bureau des Licences assure la gestion des licences et qualifications des pilotes d'aérostat, de planeur et d'ultra-léger motorisé et des parachutistes conformément aux règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités.

4.2.1.2 Écoles de pilotage – Agréments

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 des Transports. Le Bureau des Licences examine les dossiers lui soumis par les écoles de pilotage en vue de leur agrément et sa prolongation annuelle. Actuellement, il y a au Luxembourg deux écoles de pilote de ballon, une école de pilotes d'ultra-léger motorisé, une école de pilote de planeur, et une école de parachutistes.

4.2.2 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

4.2.2.1 Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne

Le Bureau des Licences assure la gestion des licences et qualifications des pilotes d'avion, tant privés que professionnels, conformément au 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. Les licences émises suivant le code JAR-FCL devront être converties en licences Partie-FCL jusqu'au 8 avril 2018.

4.2.2.2 Organismes de formation approuvés (ATO)

Selon les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 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.

Les organismes de formation déclarés dispensant une formation exclusivement à la licence de pilote privé (PPL) devront se convertir en ATO jusqu'au 8 avril 2015.

4.2.3 Structure médicale

Selon les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 précité une structure médicale a été organisée.

4.2.3.1 Section de Médecine Aéronautique (SMA)

Le Dr. Robert Goerens, médecin-inspecteur du Travail auprès de la Direction de la Santé a été mandaté pour remplir la mission de SMA.

4.2.3.2 Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (AeMC)

Le STI (Service de Santé au Travail de l'Industrie Asbl), conjointement avec le Centre Hospitalier du Luxembourg, ont introduit une demande d'approbation pour un AeMC suivant les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 précité. Le AeMC pourra commencer son activité début 2015, et sera dirigé par le Dr. Pierre BLAISE, médecin AME agréé suivant Part-MED.

4.2.3.3 Médecins Examineurs (MEA)

Actuellement, 5 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. Les listes sont publiées sur le site internet de la DAC.

4.2.3.4 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.

4.2.4 Validations de licences étrangères

Les licences émises selon les conditions du code JAR-FCL 1 ou 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 Circulaire Ministérielle BL58 concernant la reconnaissance et la validation des licences et qualifications étrangères des pilotes a été révisée en conséquence. Elle est disponible sur demande auprès de la DAC.

4.2.5 Licences de mécanicien d'avion (AML)

Le Bureau des Licences gère l'émission, l'amendement et le renouvellement d'environ 300 licences de mécanicien d'avion, suivant le Règlement (UE) 1149/2011 de la Commission du 21 octobre 2011.

4.2.6 Licences de contrôleurs de l'espace aérien (ATCO)

Le Bureau des Licences émet les licences des contrôleurs de l'espace aérien suivant le règlement (UE) No 805/2011 de la Commission du 10 août 2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne en vertu du règlement (CE) n o 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, en collaboration avec le département de la Navigation Aérienne de la DAC.

Le Bureau des Licences gère actuellement environ 40 licences ATCO.

4.2.7 Evaluation récurrente des FSTD au Luxembourg

Depuis le 25 février 2014, le Bureau des Licences est en charge de l'organisation de l'évaluation récurrente des 3 FSTD (Flight simulation training device) au Luxembourg. Actuellement le Luxembourg dispose des simulateurs suivants :

- 2 FFS (Full Flight Simulator) de Cargolux de type B747-400F et B747-8F portant les codes d'identification EASA FSTD.LU.002 et FSTD.LU.003

- 1 FNPT II (Flight Navigation Procedure Training device) de LFTA pour instruction BE200 et MCC portant les codes d'identification EASA FSTD.LU.001

Les FSTDs sont certifiés suivant le JAR-STD 1A, et CS-FSTD(A).

L'évaluation récurrente se fait en collaboration avec le Luftfahrt Bundesamt allemand (LBA).

Une procédure de collaboration entre la DAC et le LBA est en cours d'élaboration.

4.3 Le bureau de la gestion de la sécurité et du traitement des incidents

4.3.1 Programme national de sécurité

Avec le règlement grand-ducal du 8 juillet 2014, un cadre réglementaire pour le programme national de sécurité (SSP - State Safety Programme), élaboré par la Direction de l'Aviation Civile, a été mis en place.

4.3.2 Accidents / Incidents

Environ 1800 événements ont été rapportés à la Direction de l'Aviation Civile. Cinq événements, soit survenus au Luxembourg, soit survenus à l'étranger mais impliquant des aéronefs luxembourgeois, ont été classés comme accidents par la DAC et un événement comme incident grave. Suite à la mise en place d'une méthode d'analyse des risques interne, environ 90 sujets spécifiques ont été identifiés et font l'objet d'un suivi régulier.

4.3.3 SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)

Dans le cadre du programme SAFA d'inspection des opérateurs étrangers de la Communauté Européenne, 79 inspections ont été effectuées. Dix inspections ont révélé des défauts de la plus haute catégorie, qui nécessitaient des actions correctives avant le prochain vol, dont cinq vols passagers réguliers, un vol passager sur demande et quatre vols cargo. En cours d'année, ce programme européen a subi les modifications les plus significatives depuis sa création, avec l'introduction d'une composante SACA (Safety Assessment of Community Aircraft) spécifique à l'inspection d'avions issus d'autres Etats membres de l'Union Européenne. Ces modifications ont été prises en compte par des adaptations des processus internes de la Direction de l'Aviation Civile.

4.4 Le bureau des opérations aériennes

Le Grand-Duché comptait au 31 décembre 2014 huit compagnies titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate) :

N° AOC	Exploitant	Flotte au 31-12-14
L-01	Luxair S.A.	2 Boeing 737-700 2 Boeing 737-800 6 Embraer 145 7 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines International S.A.	8 Boeing 747-400F/BCF 1 Boeing 747-400ERF 11 Boeing 747-8F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	3 Airbus A318/9 1 Embraer 135 Legacy 5 Bombardier Global Express 2 Bombardier Global 5000 8 Dassault Falcon 7X 2 Dassault Falcon 900 2 Dassault Falcon 2000 1 Dassault Falcon 50EX 1 Gulfstream G200 1 Gulfstream G650 1 Learjet 45 1 Cessna 560XLS+
L-07	LAA	2 Bombardier Learjet 35 2 Bombardier Learjet 45 5 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères)
L-11	West Air Luxembourg S.A.	1 ATP Cargo
L-12	Luxaviation S.A.	3 Cessna 560XLS 1 Cessna 560XLS+



		2 Bombardier Challenger CL300 1 Bombardier Challenger 604 3 Embraer 135BJ 3 Learjet 60
L-13	Flying Group Lux S.A.	1 Cessna 680 1 Cessna 560XLS 1 Dassault Falcon 900
L-14	Jetfly Aviation	1 Piaggio 180 Avanti

Le Grand-Duché comptait au 31 décembre 2014 quatre organismes de formation agréés (ATO). A savoir :

- Luxair
- Cargolux
- LFTA
- CEFA (certifié en 2014)

Lors de l'année 2014, le département des opérations a mis en œuvre la nouvelle réglementation (UE) n°965/2012 pour les AOC et la réglementation n°1178/2011 pour les ATO. Ceci qui a impliqué un travail conséquent pour le développement des nouvelles checklists en conformité avec ces réglementations.

Pour mener à bien ces transitions réglementaires, ce sont 13 audits (d'une durée moyenne de 3-4 jours) qui ont été réalisés et ce sont 111 manuels d'exploitation qui ont été analysés et approuvés par le département.

De plus, une quarantaine d'inspections ont été effectuées dans le cadre de la supervision continue de ces exploitants AOC.

Au niveau matières dangereuses, 53 approbations A2 ou A99 ont été délivrées et 12 modules de cours ont été analysés et approuvés. Une assistance a été fournie à la poste (post) pour leur permettre une mise en conformité par rapport à la réglementation matières dangereuses (ce travail n'est pas encore fini).

Pour supporter nos exploitants AOC dans ces transitions, ce sont 3 « operators meetings » qui ont été organisé par le département. Ces réunions d'une demi-journée nous ont permis de sensibiliser et d'aider ces exploitants à la compréhension et la mise en œuvre de ces nouvelles réglementations.

4.5 Le bureau de la navigabilité des aéronefs

4.5.1 Agréments de navigabilité et suivi respectif

Navigabilité Continue :

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

- Dix organismes agréés pour la gestion de la navigabilité continue des avions ou hélicoptères (Part M) ;

Organismes agréés pour la gestion de la navigabilité continue des avions ou hélicoptères (Part M)	
Société	N° 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	LU.MG.07
Smart Cargo S.A.	LU.MG.11
Luxaviation S.A.	LU.MG.12
Flying Group Lux S.A.	LU.MG.13
Aircraft VIP Services	LU.MG.16
Findel Aviation S.A.	LU.MG.1002
JetFly Aviation S.A.	LU.MG.1003

- Trois ateliers agréés pour l'entretien des gros avions (1 nouvel agrément a été délivré en 2014), un atelier agréé pour l'entretien des avions légers et un pour l'entretien d'hélicoptères sur l'aéroport de Luxembourg (Part 145) ;

Ateliers agréés pour l'entretien des avions (Part 145)	
Société	N° 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	LU.145.0009
Luxaviation S.A.	LU.145.0012

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

Organisme agréé pour la formation et la délivrance de qualification de type pour les mécaniciens titulaires d'une licence (Part 147)	
Société	N° agrément
Cargolux Airlines International S.A.	LU.147.01

Navigabilité Initiale :

Sur le plan de la production de Produits et Matériels Aéronautiques, le Luxembourg compte aujourd'hui une société agréée (Part 21/POA) pour la production de matériels aéronautiques.

Organisme agréé pour la production de matériels aéronautiques (Part 21G)	
Société	N° agrément
EUROCOMPOSITES S.A.	LU.21G.01

4.5.2 Revues de de navigabilité

- 77 examens de navigabilité faits par la DAC, plus 18 importations d'aéronefs).
- 17 renouvellements sur base de recommandations faites par des organismes agréés pour édition d'un nouveau certificat.

4.5.3 Autres inspections :

- Inspections de contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs : 11
- Certificats de Navigabilité pour Export pour exportation : 2
- Permis de Vol : 18

4.5.4 Programmes et contrats d'entretien

Revue et approbation de 72 programmes d'entretien et de 48 contrats d'entretien.

4.5.5 Examens Part-66 AML

Les examens de connaissance de base des mécaniciens d'avion suivant la Partie 66 (Annexe III du RÈGLEMENT (CE) No 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) sont conduits par la DAC. A cette fin trois sessions ont été organisées en 2014.

4.6 Le bureau de la navigation aérienne et des aérodromes

Le bureau de la navigation aérienne et des aérodromes se compose de trois sections :

- Navigation aérienne
- Aérodromes : occupé par un agent à temps plein.
- Autorité Nationale de Surveillance : occupé par trois agents à temps plein (à partir du 01.02.2014) et d'un consultant à temps partiel (jusqu'au 30.06.2014)

Le bureau dispose d'un employé administratif à temps partiel.

Les dossiers dont le bureau de la navigation aérienne et des aérodromes a été saisi peuvent être ventilés comme suit: atterrissages hors aérodrome (4), analyses d'impact d'implantation

de nouveaux sites de parcs à éoliennes (8), analyses d'impact d'implantation de nouveaux bâtiments (6), analyses d'impact d'implantation de grues (22), analyse d'impact de stations GSM (5).

Dans le cadre des missions liées à la supervision des héliports, les hélistations du Centre Hospitalier Emile Mayrisch à Esch-sur-Alzette et de la clinique Ste Thérèse à Luxembourg ont été inspectées.

Le bureau a également participé à l'élaboration du règlement sur les parapentes, paramoteurs et aéronefs télépilotés.

Dans l'accomplissement de sa mission de supervision, le bureau a entamé les premières démarches en vue de la future certification aérodrome, selon les dispositions du règlement (UE) N°139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil, de l'Administration de la Navigation Aérienne, qui a été désignée officiellement comme exploitant d'aérodrome par le MDDI.

Dans le cadre de la supervision continue, le bureau a procédé à des inspections des aérodromes de Noertrange, Useldange et Medernach-Kitzebuer.

Le « local runway safety team » à l'aéroport de Luxembourg a été remplacé en 2010 par le « airport safety committee » (ASC) comprenant les principaux décideurs. Ce groupe de décideurs, s'est réuni une fois en 2014. Lors de cette réunion, il a été décidé que l'ASC ainsi que les groupes de travail y rattachés sont dorénavant présidés par l'exploitant de l'aérodrome.

Dans le cadre du système d'autorisations de conduite dans l'enceinte aéroportuaire instauré en 2008, la DAC a délivré en 2014, 423 autorisations individuelles supplémentaires de circuler dans l'enceinte aéroportuaire. Actuellement il existe 3884 autorisations de conduite valables. Au cours de l'année 2014, 1 seul avertissement unique a été dressé suite à une infraction de non-respect des règles de priorités.

Depuis 2012 le bureau participe aux « Thematic advisory group » (TAG) de l'EASA, notamment le TAG ADR et TAG ATM/ANS. Ainsi le bureau a participé en 2014 à 2 TAG ADR et un TAG ATM/ANS.

Dans le cadre de sa fonction d'Autorité Nationale de Surveillance (ANS), le bureau a effectué quatre audits et une inspection auprès de l'ANA. Les audits portaient sur :

- CAP Re-Certification 2012.
- CAP SMS
- Implementation of EASA UNC's + CAP UCS Audit
- Recertification Training Organisation

L'inspection avait pour objet le « ATM Security ».

Dans le cadre d'un programme d'échange d'auditeurs au niveau FABEC, la DAC/NSA a participé à un audit en Allemagne sur le DFS (Deutsche Flugsicherung), et un auditeur du NSA français a participé à un audit à l'ANA.

La DAC et l'ANA ont décidé en 2012 d'organiser des réunions bilatérales régulières entre eux, ce qui a été formalisé par des « terms of reference » en 2013. Ces réunions, dont 5 ont pu être organisées en 2014, traitent différents sujets en relation avec la supervision de la DAC sur l'ANA selon les réglementations du « ciel unique européen ».

La DAC/NSA avait subi en 2013 un audit de la part de l'EASA, notamment une « Standardisation Inspection ». Cet audit avait soulevé 20 non-conformités. La DAC/NSA s'est efforcée en 2014 à mettre en œuvre un plan d'actions correctives CAP), agréé par l'EASA, dans le but de traiter les non-conformités dans des délais prescrits. Ainsi 9 non-conformités ont pu être clôturées en 2014.

Le bureau de la navigation aérienne assiste régulièrement aux réunions du Groupe de Coordination de Maastricht (MCG) qui chapeaute les activités du Centre de contrôle de Maastricht (MUAC). Dans le cadre de la supervision du centre, le Luxembourg participe aux réunions de coopération des autorités de supervision (NSA – National Supervisory Authority) des pays 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, 2 fois au NSA-C ainsi qu'à deux réunions de suivi de l'audit au sujet de l'interopérabilité du centre de Maastricht réalisé en 2013.

Le bureau participe également aux travaux des organes de coordination et de décision, relatives 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 Benelux, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse.

Plus concrètement, le bureau a participé à 6 réunions du NSA Manual Working Group, 6 du NSA-Committee, 6 FABEC Safety Performance Task Force (SAFP TF) et 1 FABEC Changes Taskforce.

Les notifications de changement reçues de la part de l'ANA étaient au nombre de 5 en 2014 : LOA APP-MIL, ILS 24, NDB LE, South Station et Firewall Upgrade. Aucun changement n'était sujet à revue pour changements majeurs.

Au niveau des procédures et publications, le bureau avait développé en 2013 en collaboration avec l'ANA une Procédure des Autorisations administratives, appliquée depuis mars 2014.

La procédure audit de la DAC/NSA a été revue en 2014 et une nouvelle version a été éditée.

5 Le département de la supervision de la sûreté de l'aviation civile

5.1 Volet national

Actuellement, deux experts (un responsable sûreté et un superviseur/instructeur ACC3), un coordinateur administratif et quatre inspecteurs, sont affectés au département de la sûreté de la Direction de l'Aviation Civile.

Un inspecteur assure la fonction de l'officier de sécurité au sein de la Direction de l'Aviation Civile.

Dans l'accomplissement de sa mission, le département sûreté s'est étroitement occupé de la révision des chapitres du PSA et du PNS suite aux changements de la législation européenne et nationale au cours de l'année 2014. Ces chapitres devront encore être soumis aux membres du CONATSAC, afin de faire l'objet d'un arrêté ministériel au cours de l'année 2015.

Dans le cadre de la certification des chiens détecteurs d'explosifs (CDE) dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, le département sûreté a organisé 3 événements de certification CDE au cours de l'année 2014. Le programme de certification a été proposé à des clients en provenance d'Autriche, de Belgique, de France et de Suède.

La préparation de l'application de l'inspection/filtrage « Threat Image Projection » au niveau du bagage de cabine a été continuée au cours de l'année 2014, afin de se conformer à la réglementation européenne. Cette mise en œuvre sera finalisée au premier trimestre de l'année 2015.

A ce jour, le Luxembourg compte 14 agents habilités, 1 fournisseur habilité et 2 chargeurs connus qui ont été agréés par la Direction de l'Aviation Civile.

Faisant référence aux programmes des compagnies aériennes (8 nationales, 20 européennes et 7 en provenance de pays hors de l'Union Européenne), une partie des compagnies ont fait l'objet d'un contrôle de leur programme.

5.2 Le Programme National de Contrôle de la Qualité en matière de sûreté l'aviation civile (PNCQ)

Sous la supervision de la Direction de l'Aviation Civile, 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 82 inspections/audits/tests au cours de l'année 2014.

Dans le contexte du « ATM Security », une inspection-pilote a eu lieu dans le cadre de la sûreté de la gestion de la navigation aérienne (ATM Security), du 2 au 5 décembre 2015.

Cette inspection-pilote a été effectuée par la NSA luxembourgeoise (National Supervisory Authority), avec le support du département sûreté de la DAC. Elle a ciblé une partie des mesures de sûreté régies par le règlement (UE) n°1035/2011, Annexe I – 4 (J.O. de l'Union Européenne L 271/23). Des recommandations ont été formulées à la suite de cette inspection-pilote. Un audit sur le même sujet est prévu pour l'exercice 2015.

Par ailleurs, le département sûreté a dispensé dans le courant de l'année 2014 les formations suivantes :

- au mois de février : « Zone Délimitée à l'Aéroport », adressée aux responsables de sûreté des entités luxembourgeoises concernées ;
- au mois de mars: « Hélicopters », adressée aux responsables de sûreté des entités luxembourgeoises concernées ;
- au mois de mars: « Aérodrômes », adressée aux responsables de sûreté des entités luxembourgeoises concernées ;
- au mois de mai : « Formation récurrente des auditeurs nationaux », adressée aux inspecteurs PNCQ de l'Administration des Douanes et Accises et de la Direction de l'Aviation Civile et de la Police Grand-Ducale ;
- au mois de septembre et octobre à l'attention du Ministère des Affaires Etrangères :
- « Third Country Quality Control », « ACC3 Awareness » et « Aircraft Security Search » adressée aux responsables de sûreté (pays tiers) ;
- au mois de janvier, mars et avril : « Security Awareness Training Programme », adressé aux demandeurs (DAC et ALSA) d'un titre de circulation aéroportuaire (TCA) ;
- au cours de la deuxième moitié de l'année 2014 : « Initiation à la Réglementation européenne » adressé aux 2 inspecteurs stagiaires de la Direction de l'Aviation Civile.

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

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

Quatre validations ACC3 (Baku, Karachi, Bamako et Lagos), ont été effectuées au cours de l'année 2014.

5.4 Inspection de la Commission Européenne de l'aéroport de Luxembourg

Dans le contexte des inspections/audits de la Commission Européenne, l'aéroport de Luxembourg a été soumis à une inspection de suivi de la Commission Européenne en date du 18 mars 2014 au 19 mars 2014.

Les déficiences constatées par la Commission Européenne lors de l'inspection en question en relation avec le règlement (UE) N°300/2008, ont pu être rectifiées et clôturées au cours du mois de décembre 2014.

5.5 Le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et le 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 six fois sur l'année 2014.

5.6 AVSEC (Aviation Security)

L'expert du département sûreté représente la Direction de l'Aviation Civile du Luxembourg au Comité AVSEC (Aviation Security) de l'Union européenne. Ce comité est composé d'experts des directions de l'aviation civile des Etats membres et a pour but d'adresser tous les points liés à la sûreté aérienne. Le comité se réunit toutes les six semaines, en format restreint aux Etats membres et en format élargi, avec des représentants de l'industrie aérienne. En 2014, le comité a voté différents règlements visant à renforcer la sûreté aérienne (voir sous département juridique).

Le département a représenté également le Luxembourg au sein des différents groupes de travail et plus précisément celui du « fret » qui s'est penché en outre sur le fret et le courrier aérien transporté vers des aéroports de l'Union au départ de pays tiers (ACC3), « Chiens Détecteurs d'Explosifs (CDE) » et de l'évaluation des risques et de la menace.

6 Audits en 2014

Comme le cadre de l'aviation civile est un cadre international, la DAC est soumise en permanence à différents audits par des organismes internationaux afin de contrôler la mise en conformité du Luxembourg par rapport à ses obligations internationales.

6.1 FSTD (Flight Simulation Training Device)

Le bureau des opérations aériennes a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA pour le volet des simulateurs (FSTD) du 8 au 10 avril 2014.

6.2 OPS (Opérations aériennes)

L'inspection de standardisation de la part de l'EASA du département des opérations s'est déroulé du 21 au 23 janvier 2014.