



RAPPORT D'ACTIVITE 2015

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE (DAC)

TABLE DES MATIERES

A. Introduction

- A.1. Objet et portée du présent rapport**
- A.2. Modifications sur le plan de l'organisation et du fonctionnement de la DAC**
- A.3. Bureau de la Coordination Générale**

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, Aérodomes 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. Evaluation récurrente des FSTD au Luxembourg**



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

- B.5.1.** Evènements de sécurité dans le cadre d'un « reporting » d'évènements par les opérateurs
- B.5.2.** Programme national de sécurité
- B.5.3.** Sécurité des opérateurs aériens étrangers

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)

D. Relations Internationales et Affaires Economiques

- D.1.** Activités du département
- D.2.** Représentations internationales
- D.3.** Autorisations administratives

E. Réglementation et Affaires Juridiques

F. Audits en 2015



ABREVIATIONS

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

Le rapport contient des informations notamment sur :

- l'élaboration, la mise en oeuvre et la mise à jour de la réglementation de l'aviation civile en conformité avec la réglementation internationale et européenne ;
- les évènements 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 2015.

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.

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, les opérateurs aériens, les autres sociétés et personnes intéressées du domaine d'activités (*stakeholders*).

A.2. Modifications sur le plan de l'organisation et du fonctionnement de la DAC

En cours de l'exercice 2015, et suite aux recommandations d'un organisme de consultance ayant procédé à une analyse organisationnelle et financière de la DAC et de l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne, la Direction a mis en place une nouvelle structure organisationnelle avec un organigramme fonctionnel commun applicable aux deux entités DAC et ALSA.

Sur base des analyses effectuées :

- une classification et une définition des rôles et responsabilités a pu être établie ;
- une détermination des missions, d'une vision et des valeurs de la DAC et de l'ALSA ont été retenues ;
- une identification des domaines et activités prioritaires a pu être réalisée ;
- une mise en place d'une planification à moyen et long terme avec l'élaboration d'objectifs clés et des indicateurs de performance est en cours d'analyse ;
- une revue et formalisation des processus d'organisation interne par l'élaboration de procédures claires a été élaborée ;
- mise en place d'un bureau de la coordination générale.



A.3. Bureau de la Coordination Générale

Le bureau est le garant de l'efficacité et de la cohérence des actions de la DAC, en même temps qu'il constitue l'élément facilitateur pour la mise en œuvre des mesures de planification entre les différents départements. Il surveille l'évolution des dossiers, valide les programmes de formations initiales et récurrentes des départements en collaboration avec la Direction et valide les procédures et circulaires.

Il participe 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° 736/2006 et assure également le suivi des constatations relevées par l'EASA.

Dans son rôle de coordonnateur national de la surveillance continue (NCCM), 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 participe également aux réunions du groupe ICAO ABIS NCCM qui sont tenues bi-annuellement, et a participé, aux fins de cette tâche, aux meetings ICAO-ABIS NSOC-NCCM à La Haye et à Brunnen (Suisse). Les sujets portaient autour de la gestion des lettres d'Etat de l'OACI ainsi que sur le statut des Pays-Bas concernant les RPAS, le règlement (UE) n° 376/2014, le volet State Safety Programme (SSP) et State Safety Plan (SSp), le survol de zones de conflit, les préparations de la mission ICVM en Autriche, de la mission limitée ICVM en Suisse et les évolutions au niveau de différents panels OACI.

Le bureau a de plus assisté à l'*EASA Annual Safety Conference* qui s'est tenue au Luxembourg dans le cadre de la présidence de l'Union européenne, ainsi qu'aux deux EASA NCCM meetings.

Afin de mettre en œuvre le « Management System » préconisé par l'EASA, le bureau dirige les travaux en vue de l'implémentation des différents éléments requis. Les travaux ont abouti à des procédures prenant en charge les plans de formations annuels, les conflits d'intérêts, la mise en place d'un processus d'audits internes, la gestion des constatations relevées lors d'audits de l'EASA, de l'OACI et de la Commission européenne.



B. Certification et Supervision Sécurité

B.1. Département des Opérations Aériennes

Ce département assure la certification et supervision des opérateurs aéronautiques dans le domaine des opérations aériennes. Il est en charge de la délivrance d'autorisations opérationnelles spécifiques, ainsi que de la certification et supervision des organismes de formation hormis ULM, ballons, planeurs et parachutistes.

Le Grand-Duché comptait au 31 décembre 2015 sept compagnies titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate) :

N° AOC	Exploitant	Flotte au 31.12.2015
L-01	Luxair S.A.	2 Boeing 737-700 4 Boeing 737-800 3 Embraer 145 8 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines international S.A.	9 Boeing 747-400F/BCF/ERF 13 Boeing 747-8F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	3 Airbus A318/9 1 Embraer 135 Legacy 5 Bombardier Global Express 1 Bombardier Global 5000 7 Dassault Falcon 7X 2 Dassault Falcon 900 2 Dassault Falcon 2000 1 Dassault Falcon 50EX 2 Gulfstream G650 1 Learjet 45 1 Cessna 560XLS+ 1 Cessna 525C 1 Challenger 605
L-07	LAA (Luxembourg Air Ambulance S.A.)	2 Bombardier Learjet 35 3 Bombardier Learjet 45 5 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères)
L-12	Luxaviation S.A.	5 Cessna 560XL/XLS/XLS+ 2 Bombardier Challenger CL300 2 Bombardier Global Express 3 Embraer 135 BJ 1 Learjet 60 1 Piaggio 180
L-13	Flying Group Lux S.A.	1 Cessna 680 1 Cessna 560XLS 1 Dassault Falcon 900
L-14	Jetfly Aviation S.A.	1 Piaggio 180 Avanti



A noter par ailleurs que quatre organismes de formation (ATO) étaient agréés en 2015, à savoir :

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

En cours d'année, le département a mis en œuvre les mises à jour du règlement (UE) n° 965/2012 pour les AOC, notamment la partie pour les temps de vol et de repos.

Pour mener à bien la supervision des organismes, 5 audits (d'une durée moyenne de 3-4 jours) ont été réalisés et 138 manuels d'exploitation ont été analysés et/ou approuvés par le département.

De plus, 55 inspections et 10 audits ciblés ont été effectués dans le cadre de la supervision continue de ces exploitants AOC.

Au niveau matières dangereuses, 43 approbations ont été délivrées et 12 modules de cours ont été analysés et approuvés. Une assistance a été fournie à la POST Luxembourg pour leur permettre une mise en conformité par rapport à la réglementation « *matières dangereuses* », assistance qui continuera en 2016.

Pour supporter les exploitants AOC dans les transitions vers les nouveaux textes provenant de l'EASA, 3 « *operators' meetings* » ont été organisés et une réunion « *NCC – Non-commercial operations with complex motor-powered aircraft* ». 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 des opérations de la DAC a été audité par l'EASA du 6 au 10 juillet 2015.

En termes de ressources, le département opérations de la DAC a recruté et formé 2 personnes en tant qu'inspecteurs OPS.



B.2. Département de la Navigabilité des Aéronefs

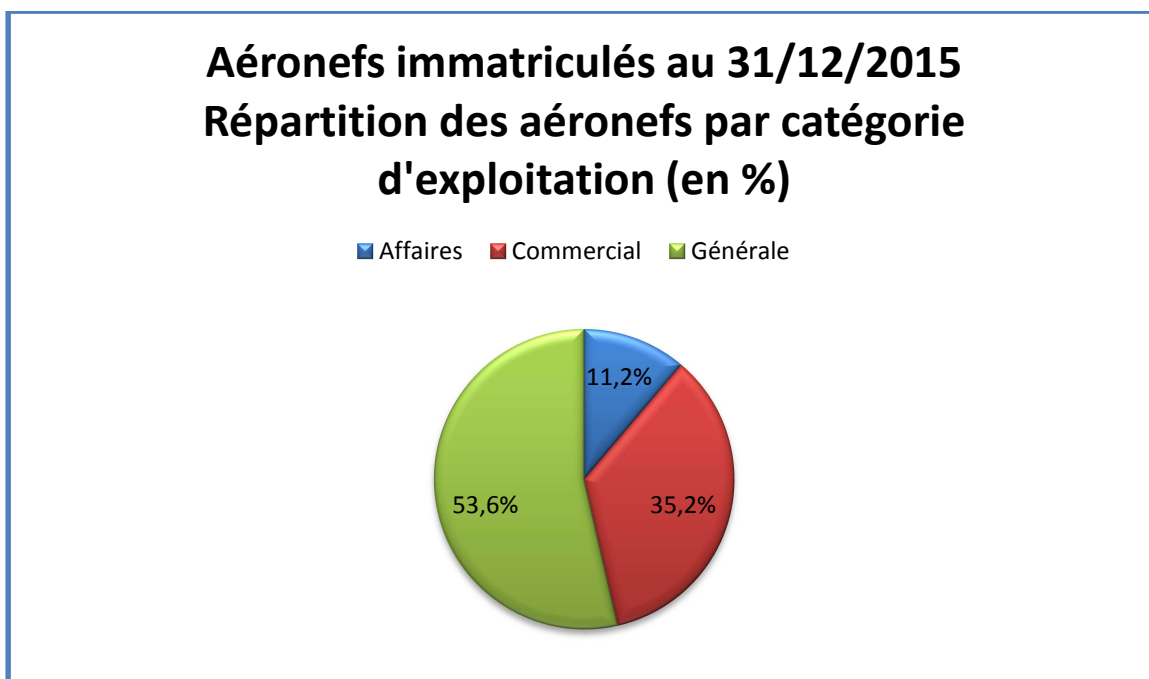
Le département a en charge la certification et la supervision continue des organismes et opérateurs aéronautiques dans le domaine de la navigabilité initiale et continue des aéronefs. Il gère par ailleurs le registre des aéronefs ainsi que les licences d'exploitation des transporteurs aériens.

B.2.1. Immatriculations

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 293 aéronefs, donc un aéronef de plus qu'en 2014.

Le nombre de dossiers traités en 2015 était de 53 (27 opérations d'immatriculation et 26 opérations de radiation), un chiffre croissant par rapport à 2014.

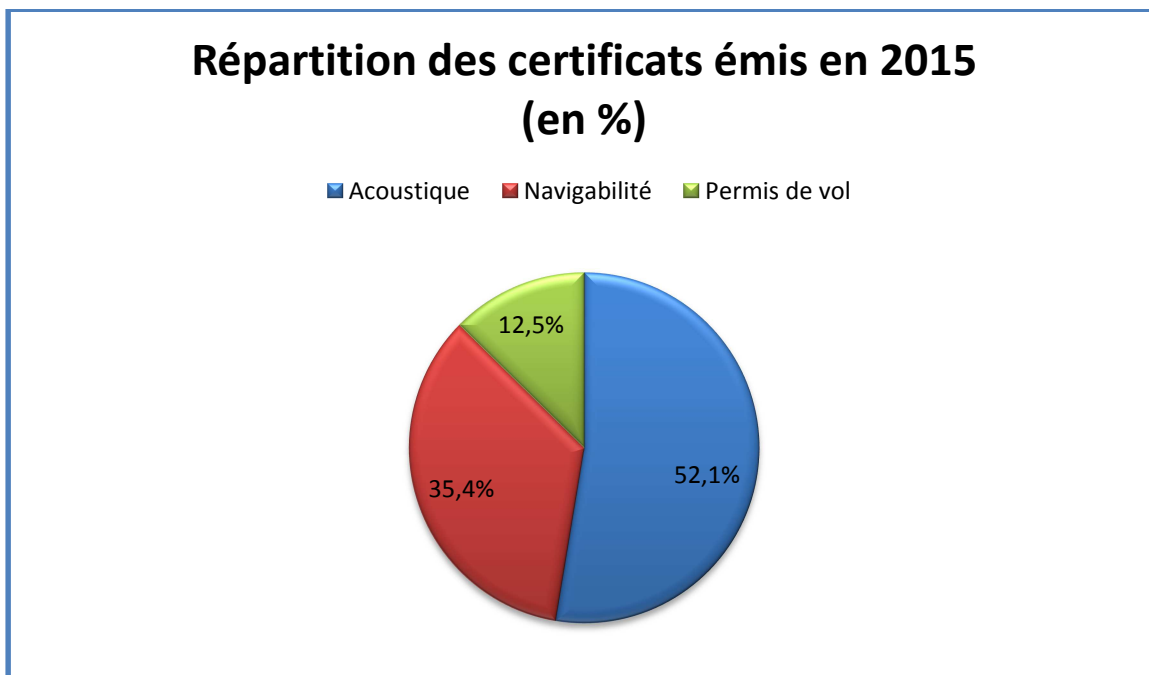
La répartition des immatriculations se fait selon le graphique suivant :



Quant à la répartition des différentes catégories d'activité, on constate que le secteur du transport commercial a légèrement augmenté par rapport à 2014, tandis que le secteur de l'aviation d'affaires a légèrement diminué. Il en est de même pour le secteur de l'aviation générale.



Quant à l'émission de certificats en 2015, notons que 96 dossiers ont été traités suivant la répartition suivante :



Signalons que l'émission de certificats acoustiques et de certificats de navigabilité a augmenté par rapport à l'année précédente, tandis que celle des permis de vol a diminuée. Aucun certificat de navigabilité spécial n'a été émis en 2015.

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 (Part 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	LU.MG.07
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 d'avions lourds, un atelier agréé pour l'entretien des avions légers et un pour l'entretien d'hélicoptères sur l'aéroport de Luxembourg (Part-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	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) :

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 (Part 21/POA) pour la production de matériels aéronautiques :

Société	N° d'agrément
Eurocomposites S.A.	LU.21G.01

B.2.3. Revues de la navigabilité et inspections

- 65 examens de navigabilité faits par la DAC et 27 importations d'aéronefs ;
- 15 renouvellements sur base de recommandations faites par des organismes agréés pour édition d'un nouveau certificat ;
- 12 inspections de contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs ;
- 7 certificats de navigabilité pour export ;
- 11 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 2015.



B.3. Département des Espaces Aériens, Aérodomes et ATM/ANS

Suite à la revue de la structure organisationnelle et dans un esprit d'une organisation plus efficace et transparente, le département a changé de dénomination en « *Espaces aériens, Aérodomes et ATM/ANS* ».

Il se compose des trois services suivants : Espaces aériens, Aérodomes et Autorité nationale de surveillance (NSA).

Les dossiers dont le département EA, A/D & ATM/ANS a été saisi sont ventilés comme suit : atterrissages hors aérodom (19), analyses d'impact d'implantation de nouveaux sites de parcs à éoliennes (8), analyses d'impact d'implantation de nouveaux bâtiments (12), analyses d'impact d'implantation de grues (18), analyses d'impact de stations GSM (5).

Dans le cadre des missions liées à la supervision des héliports, les hélistations de la Zithaklinik à Luxembourg, du Centre Hospitalier à Luxembourg, de l'Hôpital Kirchberg à Luxembourg-Kirchberg et du Centre Hospitalier du Nord à Ettelbruck ont été inspectées en 2015.

Dans l'accomplissement de sa mission de supervision, la DAC s'est adjoint les services d'un consultant expérimenté en vue de l'élaboration et de la mise en place de la future certification aérodom de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) en tant qu'exploitant de l'aéroport du Luxembourg.

Dans le cadre de la supervision continue, le département a procédé à des inspections des aérodoms de Noertrange, Useldange et à la fermeture définitive de l'aérodom de Medernach-Kitzebuer au 31 décembre 2015.

Depuis 2012, le département participe aux « *Thematic Advisory Group* » (TAG) de l'EASA. Ainsi, le bureau a participé en 2015 à deux TAG ADR, deux TAG ADOP Panel meetings, une *Aerodrome Rules Implementing Conference* et deux TAG ATM/ANS.

Dans le cadre de sa fonction d'Autorité nationale de surveillance (ANS), le département a effectué six audits auprès de l'ANA qui portaient sur la « *Competence of ATSEP's* », l'« *Occurrence Investigation* », la « *Safety Culture* », « *CAP Minor Changes Audit* », « *ATM Security and Contingency Plan* » et SSAS.

Le programme d'échange d'auditeurs eu niveau FABEC a permis à un auditeur du NSA suisse de participer à un audit auprès de l'ANA.



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 eu lieu en 2015 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* ».

Les notifications de changement reçues de la part de l'ANA étaient au nombre de deux en 2015 : DFS Consoles et ALCMS Upgrade. Aucun changement n'était sujet à revue pour changements majeurs.

Le département 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 des pays Benelux et de l'Allemagne au sein du « *4 States NSA Committee* ». Ce comité des quatre autorités est responsable de la supervision de MUAC dans le cadre de la législation du « *Ciel unique européen* ».

Le département 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.

Le bureau a également participé aux quatre réunions du Comité du Ciel unique européen de la Commission européenne (SSC – Single Sky Committee) et à la NCP (NSA Coordination Platform).



B.4. Bureau des Licences du Personnel

Le bureau des licences (BLIC) émet des licences, qualifications et validations pour le personnel navigant, les mécaniciens d'avion et les contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que les membres de l'équipage de cabine.

Il assure leur gestion conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

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

- Licences de pilotes privés et de parachutistes :

Le bureau assure la gestion des licences et qualifications des ultra-légers motorisés (ULM) et de parachutistes conformément aux règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993. Dans ce cadre, il gère actuellement environ 30 licences de parachutistes et 35 licences d'ultra-légers motorisés.

Avec l'entrée en vigueur de la réglementation européenne (Aircrew Regulation(EU) 1178/2011), les licences nationales de pilotes de ballon et de planeur ne sont plus valides depuis avril 2015, ces licences ont été converties en licences Partie-FCL. Il y a actuellement environ 40 licences de planeur et 30 licences de ballon.

- Ecoles de pilotage agréées (ATO) :

Suivant les dispositions des règlements précités, toute instruction ne peut être donnée que dans une école agréée. L'exploitation d'une école de pilotage est subordonnée à une autorisation préalable du Ministre des Transports. Le bureau 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, l'EASA a proposé un opt-out leur permettant de poursuivre leurs activités jusqu'au 8 avril 2018, avant de se convertir en ATO suivant la « Aircrew Regulation » (règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 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). La Direction de l'Aviation Civile a notifié qu'elle fait usage de cet opt-out.

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

Le bureau assure la gestion des licences et qualifications des pilotes d'avion, tant privés que professionnels, conformément au règlement (UE) n° 1178/2011. Les licences émises suivant le code JAR-FCL devront être converties en licences Partie-FCL jusqu'au 8 avril 2018. Actuellement, le bureau gère environ 1000 licences de pilotes d'avion et 6 licences de pilotes d'hélicoptère.

B.4.3. Organismes de formation approuvés (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 (UE) n° 1178/2011.

Une ATO dispensant une formation à la qualification de vol aux instruments (IFR), ainsi qu'aux licences PPL(H), CPL (H) et ATPL(H) pour pilotes d'hélicoptère (qualifications de type) ainsi que deux organismes de formation en vol dispensant une formation aux qualifications de type d'avion sont actuellement agréées.

B.4.4. Structure médicale

Suivant les dispositions du même règlement (UE) n° 1178/2011, une structure médicale a été organisée et qui se compose :

- d'une Section de la Médecine Aéronautique (SMA) 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 ;
- d'un Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (AeMC) qui est dirigé par le Dr. Pierre Blaise, médecin AME agréé suivant Part-MED ;
- de 4 médecins examinateurs (AME) qui sont agréés pour effectuer les examens médicaux des pilotes. Les listes sont publiées sur le site internet www.dac.lu.

B.4.5. 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 au règlement (UE) n° 1178/2011.



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.

B.4.6. Certificats de membres d'équipage de cabine

Le bureau des licences émet des certificats de membres d'équipage de cabine.

Il gère actuellement 117 certificats de membres d'équipage de cabine, mais les certificats existants non-EASA devront être convertis en certificats Partie-CC (Cabin Crew) jusqu'en avril 2017.

B.4.7. Licences de mécaniciens d'avion (AML)

Le bureau gère par ailleurs l'émission, l'amendement et le renouvellement d'environ 300 licences de mécaniciens d'avion suivant le règlement (UE) n° 1321/2014.

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

Le bureau émet les licences des contrôleurs de l'espace aérien suivant le règlement (UE) n° 2015/340 en collaboration avec le département des Espaces Aériens, Aérodrômes et ATM/ANS de la DAC.

Il gère actuellement environ 45 licences ATCO.

B.4.9. Evaluation récurrente des FSTD au Luxembourg

Le bureau gère également l'évaluation récurrente des FSTD (*Flight Simulation Training Device*) au Luxembourg en collaboration avec le Luftfahrt Bundesamt allemand (LBA).

Les certificats sont revalidés sur recommandation du LBA.

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 de LFTA pour instruction SEP, MEP, Multi-engine Turboprop et MCC immatriculé FSTD.LU.001.



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

Le département dont question est notamment 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 règlementaire approprié.

B.5.1. Evènements de sécurité dans le cadre d'un « reporting » d'évènements par les opérateurs

1900 évènements ont été reportés à la DAC durant l'année 2015. Tous ces évènements font l'objet d'une classification et d'une évaluation du risque. Trois évènements, dont un survenu au Luxembourg et deux survenus à l'étranger mais impliquant des aéronefs luxembourgeois, ont été classés comme accidents et trois évènements comme incidents graves.

Le cadre légal des comptes rendus d'évènements de sécurité a changé fin 2015 avec la mise en place du nouveau règlement européen (UE) n° 376/2014. Celui-ci instaure entre autre une obligation pour tous les acteurs de fournir les comptes rendus en format compatible ECCAIRS, logiciel de stockage et de partage des comptes rendus de la Commission européenne. Le département a ainsi préparé la conversion de la gestion interne des évènements au logiciel ECCAIRS-5. Ceci diminue la charge de travail d'encodage, malheureusement au prix d'une plus grande complexité informatique et d'un manque de convivialité par rapport au logiciel utilisé encore actuellement.

Un représentant du département a été élu au « *ECCAIRS Steering Board* », institué dans le but de mieux guider et surveiller le développement futur de ce logiciel.

B.5.2. Programme national de sécurité

Dans le cadre du programme national de sécurité aérienne, les « *politiques et objectifs du Grand-Duché de Luxembourg en matière de sécurité aérienne* » ont été signés par le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures et le Directeur de l'Aviation Civile en 2015.

Pour la première fois, un bilan annuel de la sécurité a été publié par la DAC. L'analyse de la sécurité est structurée par une identification et un suivi d'une centaine de sujets spécifiques qui pourraient comporter des risques pour la sécurité, basé surtout sur les



comptes rendus d'évènements. Les sujets les plus saillants sont présentés dans une liste globale « *Top Ten* » qui inclut aussi les types d'accidents potentiels. Par ailleurs, les sujets les plus importants sont déclinés spécifiquement par domaine pour les présenter de façon plus ciblée.

Le département sécurité a participé à deux audits des systèmes de gestion de la sécurité d'organisations sous supervision de la DAC, menés respectivement par les départements opérations et navigation aérienne/aérodrome.

B.5.3. Sécurité des opérateurs aériens étrangers

Dans le cadre du programme européen d'inspections au sol SAFA/SACA, 74 inspections ont été effectuées en 2015. Huit inspections ont révélé des défauts de la plus haute catégorie qui nécessitaient des actions correctives avant le prochain vol, dont quatre vols passagers réguliers, deux vols cargo et deux vols d'aviation générale.

Vu que le quota d'inspections imposé par l'EASA exige plus d'inspections, les effectifs seront renforcés par la qualification de deux agents supplémentaires comme inspecteur au sol.



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 et des équipements de sûreté ;
- à analyser et approuver les programmes de sûreté de l'aéroport (PSA), de toutes les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Luxembourg, des agents habilités, des chargeurs connus et des fournisseurs habilités ;
- à analyser et approuver les programmes de formations des entités concernées ;
- à assurer la certification des agents de sûreté à l'aéroport (Lux-Airport, LuxairCargo et Freeport), des agents de sûreté responsables de la sécurisation auprès des agents habilités, ainsi que la certification des équipes de chiens détecteurs d'explosifs (CDE) ;
- à assurer l'approbation des instructeurs des entités citées ;
- à développer et maintenir le Programme National de Contrôle de Qualité (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).

Dans l'accomplissement de sa mission, le département sûreté s'est étroitement occupé de la révision des chapitres du PNS (chapitres 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 17, 18 et 20) et du PNCQ suite aux changements de la législation européenne et nationale au cours de l'année 2015.

De plus, le règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables, ainsi que le règlement grand-ducal fixant les conditions d'agrément des agents habilités, des chargeurs connus et des fournisseurs habilités ainsi que les conditions de désignation des clients en compte en matière de contrôles de sûreté aérienne, ont fait l'objet d'une refonte.

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 quatre événements de certification CDE au cours de l'année 2015. Le programme de certification a été proposé à des clients en provenance d'Autriche, de Belgique et de Suède.

Le projet « *Threat Image Projection* » a été mis en œuvre en date du 1^{er} mars 2015.



Les nouvelles procédures d'inspection/filtrage des bagages de cabine conformément aux nouvelles dispositions de la réglementation européenne ont été mises en œuvre pour le 1^{er} septembre 2015.

Depuis le 1^{er} mars 2015, le nouveau régime des fournitures d'aéroport a été incorporé dans les procédures d'inspection/filtrage.

A ce jour, le Luxembourg compte quinze agents habilités, un fournisseur habilité et trois 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, neuf européennes et sept régulières en provenance de pays hors de l'Union Européenne. Dans l'accomplissement de sa mission, le département sûreté a contrôlé sept compagnies aériennes nationales, quatre européennes et six 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 77 inspections/audits/tests au cours de l'année 2015.

Dans le contexte du « *ATM Security* », un audit a eu lieu dans le cadre de la sûreté de la gestion de la navigation aérienne (ATM Security), en octobre 2015. Cet audit a été effectué par l'autorité nationale de surveillance et le département sûreté de la DAC. Il a ciblé en grand nombre des mesures de sûreté régies par le règlement (UE) n° 1035/2011, Annexe I – 4 et le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile. Des recommandations ont été formulées à la suite de cet audit-pilote. Une inspection de suivi est prévue pour l'année 2016.

Par ailleurs, le département sûreté a dispensé dans le courant de l'année 2015 les formations suivantes :

- au mois de janvier : « *ACC3 Workshop* » adressée aux inspecteurs de la compagnie aérienne Cargolux Airlines International S.A. ;
- au cours du début de l'année : « *Initiation à la réglementation européenne* » adressée aux deux inspecteurs stagiaires de la Direction de l'Aviation Civile ;
- au mois de mars : « *Security Awareness Training Programme* » adressée aux demandeurs (DAC) d'un titre de circulation aéroportuaire (TCA) ;



- au mois de juin : « *Formation récurrente des auditeurs nationaux* » adressée aux inspecteurs PNCQ de l'Administration des Douanes et Accises, de la Direction de l'Aviation Civile et de la Police Grand-Ducale ;
- au mois d'octobre : « *Aircraft Security* », « *Demarcated Area Course* » et « *Recurrent Security Course* » adressées à des nouveaux responsables de sûreté d'entités externes.

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, neuf validations ACC3 ont été effectuées au cours de l'année 2015 ainsi qu'une validation RA3 (*Third Country Regulated Agent*).

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 quatre fois et ceux du CSA cinq fois sur l'année 2015.

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 2015, le comité a voté différents règlements visant à renforcer la sûreté aérienne sur le plan européen (voir sous département juridique).

Le département a également représenté 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) et de l'évaluation des risques et de la menace.



D. Relations Internationales et Affaires Economiques

D.1. Activités du département

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 économiques oeuvrant dans le domaine de l'aviation civile.

Dans ce contexte, de nombreux contacts bilatéraux ont pu être menés au cours de l'année 2015 avec des pays tiers en vue de créer de nouveaux arrangements et de conclure des accords aériens nouveaux, ceci a permis à la fois aux opérateurs luxembourgeois de développer leurs relations aériennes mais aussi aux compagnies étrangères de desservir le Luxembourg.

Les représentants de la DAC ont ainsi pu rencontrer en 2015, à la fois lors de négociations bilatérales et aussi dans le cadre de la conférence ICAN (*International Civil Aviation Negotiations*) les délégations des pays suivants : Arménie, Mongolie, Nigeria, Turkménistan, Guinée-Bissau, Ouganda, Zimbabwe, Botswana, Sri Lanka, Panama et Lettonie. Outre des négociations directes et officielles lors de réunions bilatérales, des échanges par correspondance et des entrevues informelles dans le cadre de la gestion des accords existants ont également eu lieu.

D.2. Représentations internationales

Le groupe de rotation ABIS a été créé 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 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ainsi qu'à la Commission de Navigation aérienne.

Les 7 Etats se sont réunis à quatre reprises en 2015.

Lors de la réunion qui s'est tenue à Luxembourg, un nouveau mémorandum d'entente a été signé entre les 7 pays.

Le département a participé aux réunions ordinaires des directeurs généraux de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) ainsi qu'aux réunions du comité de coordination de cette dernière où la Présidence luxembourgeoise de l'UE (2^{ème} semestre 2015) a pu participer en tant qu'observateur.



La DAC, comme point focal pour le Luxembourg, était également présente à la 8^{ème} édition de l'ICAN 2015 (*International Civil Aviation Negotiations*), organisée par l'OACI à Antalya en Turquie.

Le but de l'ICAN est de fournir une plateforme à des pays du monde entier afin de pouvoir procéder à des négociations bilatérales avec le plus grand nombre de pays réunis en un seul lieu pendant une période déterminée.

Après avoir préalablement, en concertation avec les opérateurs et le Ministère des Affaires étrangères et européennes, identifié les pays à rencontrer, la liste des intentions de réunions envoyée à l'OACI fut la suivante : Afghanistan, Tchad, République Dominicaine, Egypte, Mongolie, Botswana, Zimbabwe, Nigeria, Afrique du Sud et Iran.

Des échanges informels ont eu lieu avec les délégations telles que le Brésil, l'Afrique du Sud, l'Algérie, le Cameroun et la Finlande.

D.3. Autorisations administratives

Le département des relations internationales et affaires économiques est également en charge de la délivrance de droits de trafic, ainsi que de la délivrance d'autorisations de travail aérien et de manifestations aériennes.

Ainsi, au total 494 dossiers ont été traités, dont 49 demandes de travail aérien, 304 dossiers de travail aérien avec utilisation d'un aéronef sans pilote à bord (drone) et 141 demandes de manifestations aériennes (feu d'artifice, lanternes célestes, *skybeamers*, lâchers de ballons ou parachutages).

A noter que l'utilisation de systèmes d'aéronefs sans pilotes (drones) et d'aéromodèles constitue une activité en pleine croissance au Luxembourg (augmentation des autorisations à 245 en 2015 par rapport à 81 en 2014). A l'heure actuelle, l'utilisation de drones est règlementée par le droit commun général. Une réglementation européenne est en cours d'élaboration. Conscient de la problématique, la DAC en concertation avec ses partenaires, est en train d'élaborer des textes règlementaires nationaux liés aux « drones » et aux aéromodèles.

Concernant les droits de trafic, 380 demandes ont été enregistrées dont 87 demandes d'opérateurs réguliers, 239 demandes d'opérateurs irréguliers et 54 demandes gouvernementales.



E. Réglementation et Affaires Juridiques

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.

Il représente la DAC au sein de différentes enceintes aéronautiques internationales et européennes, dont notamment auprès de l'OACI, la Commission européenne, Eurocontrol ou encore l'EASA.

Le département juridique gère et surveille également le volet contentieux administratif et des 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.

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

Le département juridique a également fortement été sollicité tout au long de l'année 2015 dans les efforts entrepris par le département navigation aérienne et l'autorité nationale de surveillance pour la mise en œuvre des dispositions du Ciel unique européen vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne.

En annexe (Annexe I), sont énumérés les textes tant européens que nationaux qui sont entrés en vigueur au courant de l'année 2015.

Ces règlements et décisions concernent la mise en œuvre du Ciel unique européen ; la sûreté aérienne ; les opérations aériennes et le personnel navigant ; la navigabilité ; l'environnement et d'autres domaines ayant trait à la réglementation en matière d'aviation.

Le département a par ailleurs continué à travailler en 2015 sur l'élaboration de projets de textes tels que :

- Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables ;
- Avant-projet de règlement grand-ducal fixant les conditions d'agrément des agents habilités, des chargeurs connus et des fournisseurs habilités ainsi que les conditions de désignation des clients en compte en matière de contrôles de sûreté aérienne ;
- Avant-projet de règlement grand-ducal 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 d'entretien d'aéronefs.

F. Audits en 2015

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 département des opérations aériennes a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA pour le volet des simulateurs FSTD (*Flight Simulation Training Device*) en avril 2015.

L'inspection de standardisation du département des opérations de la part de l'EASA, s'est déroulée en juillet 2015. Une même inspection s'est déroulée au mois de mars pour le bureau des licences « *Flight Crew Licensing (FCL)* ».

L'inspection de la Commission européenne du département Sûreté a eu lieu au mois d'octobre.

Par la suite, toutes les recommandations émises, ainsi que les plans d'actions élaborés ont été mis en place dans les délais prévus.



ANNEXE

Textes européens

Les textes suivants sont entrés en vigueur au courant de l'année 2015 :

1/ Ciel unique européen voire la certification d'aérodromes

- **Règlement d'exécution (UE) 2015/310** de la Commission du 26 février 2015 modifiant le règlement (CE) n° 29/2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen et abrogeant le règlement d'exécution (UE) n° 441/2014
- **Décision d'exécution (UE) 2015/347** de la Commission du 2 mars 2015 concernant l'incompatibilité de certains objectifs inscrits dans les plans nationaux ou les plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs (notifiée sous le numéro C(2015) 1263)
- **Décision d'exécution (UE) 2015/348** de la Commission du 2 mars 2015 concernant la compatibilité de certains objectifs figurant dans les plans nationaux ou les plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence (notifiée sous le numéro C(2015) 1263)
- **Décision d'exécution (UE) 2015/1055** de la Commission du 30 juin 2015 concernant la compatibilité de certains objectifs figurant dans le plan national ou le plan au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel présenté par la Suisse conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence (notifiée sous le numéro C(2015) 4403)
- **Décision d'exécution (UE) 2015/1056** de la Commission du 30 juin 2015 concernant l'incompatibilité de certains objectifs figurant dans le plan national ou le plan au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel présenté par la Suisse conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs (notifiée sous le numéro C(2015) 4407)

2/ La sûreté aérienne

Textes européens :

- **Règlement d'exécution (UE) 2015/187** de la Commission du 6 février 2015 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne l'inspection/le filtrage des bagages de cabine
- **Décision d'exécution C(2015)561** de la Commission du 19 février 2015 modifiant la décision C(2010)774 de la Commission en ce qui concerne l'inspection/le filtrage des bagages de cabine
- **Décision d'exécution C(2015)984** de la Commission du 19 février 2015 modifiant la décision C(2010)774 de la Commission définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des



règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation en ce qui concerne le fret et le courrier aériens transportés dans l'Union

- **Règlement d'exécution (UE) 2015/1998** de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
- **Règlement d'exécution (UE) 2015/2426** de la Commission du 18 décembre 2015 portant modification du règlement (UE) 2015/1998 en ce qui concerne les 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 :

- **Règlement ministériel du 23 juillet 2015** portant publication du plan des zones de sûreté aéroportuaires de l'aéroport commercial du Grand-Duché de Luxembourg. *Mémorial A – n° 146 du 29 juillet 2015*
- **Arrêté ministériel du 6 octobre 2015** concernant la déclassification temporaire d'une zone aéroportuaire à accès réglementé en zone de sûreté aéroportuaire. *Mémorial A – n° 195 du 14 octobre 2015*

3/ Opérations aériennes et le personnel navigant

- **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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) N° 805/2011 de la Commission
- **Règlement (UE) 2015/445** de la Commission du 17 mars 2015 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile
- **Règlement (UE) 2015/140** de la Commission du 29 janvier 2015 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne le concept de compartiment stérile de l'équipage de conduite et corrigeant ce règlement
- **Règlement (UE) 2015/1329** de la Commission du 31 juillet 2015 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne l'exploitation par les transporteurs aériens de l'Union d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers
- **Règlement (UE) 2015/2338** de la Commission du 11 décembre 2015 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences applicables aux enregistreurs de vol, aux dispositifs de repérage dans l'eau et aux systèmes de suivi des aéronefs

4/ La navigabilité

- **Décision d'exécution (UE) 2015/290** de la Commission du 20 février 2015 relative à la conformité des taux unitaires de 2014 pour les zones tarifaires, en application de l'article 17 du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013, et abrogeant la décision 2013/631/UE (notifiée sous le numéro C(2015)882)



- **Règlement (UE) 2015/640** de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012
- **Règlement (UE) 2015/1088** de la Commission du 3 juillet 2015 modifiant le règlement (UE) n° 1321/2014 en ce qui concerne l'allègement des procédures de maintenance des aéronefs de l'aviation générale
- **Règlement (UE) 2015/1536** de la Commission du 16 septembre 2015 modifiant le règlement (UE) n° 1321/2014 en ce qui concerne l'alignement des règles relatives au maintien de la navigabilité sur le règlement (CE) n° 216/2008, les tâches critiques de maintenance et le contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs
- **Règlement (UE) 2015/1039** de la Commission du 30 juin 2015 modifiant le règlement (UE) n° 748/2012 en ce qui concerne les essais en vol

5/ Comptes rendus d'évènements dans l'aviation civile

- **Règlement d'exécution (UE) 2015/1018** de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les évènements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil

6/ Transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation

- **Règlement d'exécution (UE) 2015/1014** de la Commission du 25 juin 2015 modifiant le règlement (UE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté
- **Règlement d'exécution (UE) 2015/2322** de la Commission du 10 décembre 2015 modifiant le règlement (UE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté

7/ Circulation aux abords de l'aéroport de Luxembourg

- **Règlement grand-ducal du 17 juin 2015** modifiant le règlement grand-ducal du 19 novembre 2010 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg. *Mémorial A – n° 123 du 1^{er} juillet 2015*
- **Règlement grand-ducal du 1^{er} novembre 2015** modifiant le règlement grand-ducal modifié du 19 novembre 2010 portant réglementation de la circulation sur les voies et places ouvertes à la circulation publique aux abords de l'Aérogare de Luxembourg. *Mémorial A – n° 124 du 11 novembre 2015*

8/ Environnement en matière d'aviation

- **Règlement (UE) 2015/180** de la Commission du 9 février 2015 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 du Parlement européen et du Conseil du 1^{er} janvier 2006 et précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs.