



RAPPORT D'ACTIVITE 2022

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE (DAC)

TABLE DES MATIERES

A. Introduction

- A.1. Objet et portée du présent rapport**
- A.2. Fonctionnement de la DAC**
- A.3. Comité de Direction**
 - A.3.1. Direction technique
 - A.3.2. Direction administrative
- A.4. Cellule Communication**
- A.5. Qualité et Compliance**
- A.6. Informatique et Digitalisation**
- A.7. Organe consultatif pour la culture juste**

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, Aérodromes et ATM/ANS**
- B.4. Département des Licences du Personnel**
 - B.4.1. Licences et qualifications des parachutistes et qualification 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. Organismes de formations déclarés (DTO)

- B.4.5. Structures médicales
- B.4.6. Validations et transferts de licences étrangères
- B.4.7. Certificats de membres d'équipage de cabine
- B.4.8. Licences de mécaniciens d'avion (AML)
- B.4.9. Licences de contrôleurs de l'espace aérien (ATCO)
- B.4.10. Certification et évaluation récurrente des FSTD au Luxembourg
- B.5. Département de la Gestion Sécurité et Traitement des Incidents**
 - B.5.1. Programme national de sécurité aérienne
 - B.5.2. Analyse des événements de sécurité
 - B.5.3. Supervision des systèmes de compte-rendu des organisations
 - B.5.4. Sécurité des opérateurs aériens étrangers : programme SAFA/SACA
- B.6. Département UAS (Drones) et Nouvelles Technologies**
 - B.6.1. Développement des outils numériques
 - B.6.2. Enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord
 - B.6.3. Formation et réalisation des examens pour les pilotes
 - B.6.4. Création et suivi des zones géographiques UAS sur l'outil Géoportail
 - B.6.5. Délivrance d'autorisations opérationnelles dans la catégorie SPECIFIC
 - B.6.6. Communication
 - B.6.7. Aéromodèles
 - B.6.8. Innovation
- B.7. Département Aviation étatique**

C. Supervision de la Sûreté de l'Aviation Civile

- C.1. Département de la Sûreté**
 - C.1.1. Volet national
 - C.1.2. Programme National de Contrôle de la Qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ)
 - C.1.3. 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.1.4. Programme universel d'audits de sûreté de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)
 - C.1.5. Comité National de la Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et Comité de Sûreté Aéroportuaire (CSA)
 - C.1.6. Comité « Aviation Security » de l'Union Européenne (AVSEC)
 - C.1.7. Réunion virtuelle OACI EUR/NAT de décembre 2021

D. Affaires Economiques et Relations Internationales

- D.1. Département des Affaires économiques et Relations internationales**
 - D.1.1. Relations bilatérales

- D.1.2. Autorisation administratives
- D.1.3. Autorisations administratives pour travail aérien et manifestations aériennes
- D.1.4. Autorisations administratives pour droits de trafic

E. Réglementation et Affaires Juridiques

- E.1 Travaux législatifs et réglementaires
- E.2 Volet contentieux et plaintes
- E.3 Avis Juridiques et divers

ANNEXE – Textes européens et nationaux publiés en 2022

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
DIMAS	Diplôme d'Initiation aux Métiers Aéronautiques et Spatiaux
EASA / AESA	European Aviation Safety Agency / Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
EACCC	European Aviation Crisis Coordination Cell
ECAC / CEAC	European Civil Aviation Conference / Conférence Européenne de l'Aviation Civile
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems / Logiciel pour le traitement et l'échange des événements de sécurité
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

SANA	Safety Assessment of National 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 pour l'année 2022.

Le rapport contient des informations notamment sur :

- l'élaboration, la mise en œuvre et la mise à jour de la réglementation de l'aviation civile en conformité avec la réglementation internationale et européenne ;
- les événements de sécurité et les traitements des incidents ;
- l'analyse faite de la sécurité aérienne et le suivi qui en est assuré ;
- les inspections, audits, contrôles, tests et certifications réalisés par la DAC en collaboration avec l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) des acteurs nationaux ;
- des mesures de promotion dans le développement de l'aviation civile ;
- les mesures spécifiques prises dans le cadre de la sûreté de l'aviation civile en 2021.

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 <https://dac.gouvernement.lu>.

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

A.2. Fonctionnement de la DAC

La DAC/ALSA a régulièrement adapté son Code de Conduite dans le cadre de la gestion de la pandémie du COVID-19, fixant les règles tant organisationnelles, fonctionnelles et sanitaires des entités concernées dans une optique de garantir le bon fonctionnement des services tout en assurant une protection adéquate pour ses agents (fixant e.a. les obligations et recommandations relatives au télétravail en conformité avec les lettres-circulaires du Gouvernement).

La DAC a poursuivi son processus de transformation digitale s'inscrivant dans un but de recherche d'efficacité dans l'exécution de ses missions, de simplification administrative pour ses clients et de durabilité environnementale.

A.3. Comité de Direction

A.3.1. Direction technique

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

Les départements sous son égide qui dépendent de la réglementation EASA sont les suivants :

- Navigabilité
- Opérations
- Licences / Médical
- Contrôle trafic aérien / Espaces aériens
- Aérodrome
- Sécurité aérienne
- Drones et Nouvelles Technologies

Le département « Aviation étatique » se trouve également sous sa responsabilité. Le Directeur technique contribue et participe de façon active à l'élaboration et à la définition des politiques générales, stratégies et projets d'entreprise suivant les compétences définies avec les lignes directrices en vigueur. Dans son rôle, il coordonne les missions transverses entre toutes les entités techniques (y compris sûreté), juridiques et administratives qui sont développées plus tard dans ce document.

A ce titre, la Direction technique participe aux différents travaux internationaux :

- EASA Member States Advisory Body avec le « Strategy and Management Directorate »
- EASA Member States Advisory Body « Research Group »
- EASA Management Board avec l'ensemble des Directeurs généraux de l'Aviation Civile
- EASA Expert Group on Aviation Safety
- Eurocontrol :
 - Membre du Provisional Council
 - Membre du Maastricht Coordination Group d'Eurocontrol
- FABEC :
 - Membre du FABEC Council
 - Membre du FABEC 4 Committees
 - Membre du comité Espace Aérien
- Commission Européenne
 - EU DGCA's meeting
 - EASA Committee, comité de comitologie avec la Commission Européenne dans le domaine de l'Aviation Civile

L'année 2022, a été marquée par un retour vers la normale des opérations aériennes post-crise sanitaire, sans pour autant atteindre les chiffres d'avant crise (2019). Les départements de la Direction technique ont pu réaliser les audits et les inspections en présentiel. Le format hybride (présentiel et distanciel) avec ses avantages, a pu être utilisé

à quelques reprises dans le cadre de certains travaux et est un enseignement tiré post-COVID.

2022 c'est également :

- Armée et Police : Participation au développement à l'intégration de la composante air et des futurs manuels d'exploitation avec les Forces Aériennes de Gendarmerie et l'Aviation Légère de l'Armée de Terre) ;
- Poursuite des examens télépilotes pour la catégorie « OPEN » avec plus de 50000 personnes formées;
- Mise en place de la vision stratégique « Digitalisation » avec l'acquisition du logiciel « Centrik » ;
- Révision du plan de performance 3ème période (RP3) avec la Commission Européenne ;
- Accord du Conseil de Gouvernement pour la mise en place du « Search and Rescue », accompagnement CGDIS ;
- Etude de la clé de répartition des coûts au niveau du Centre de contrôle aérien de Maastricht (MUAC) ;
- Préparation aux audits externes EASA des différents départements audités. 4 audits de l'EASA au cours de cette année des départements Navigabilité, Licences, Medical et Aérodrome.
- Mise en place d'un training spécifique OPS au profit de l'autorité grecque (HCAA) pour la formation de 12 inspecteurs grecs.

A.3.2. Direction administrative

L'exercice 2022 a été marqué par l'application de la mise en œuvre des mesures restrictives européennes suite à l'agression militaire illégitime de la Fédération de Russie contre l'Ukraine dont la fermeture de l'espace aérien des Etats membres de l'Union européenne à tout aéronef immatriculé en Russie, ou à tout aéronef non immatriculé en Russie qui est détenu, affrété ou contrôlé d'une autre manière par une personne physique ou morale, une entité ou un organisme russe. La direction administrative a coordonné la mise en œuvre des mesures restrictives européennes en étroite concertation avec les entités étatiques nationales et européennes en charge de superviser l'application de ces sanctions (MAEE, Ministère des Finances, Commission européenne). Cette concertation a nécessité d'innombrables échanges avec le secteur pour assurer l'identification et l'immobilisation d'aéronefs appartenant à des intérêts russes.

La direction administrative a également assuré le point de contact dédié à la presse (demandes nombreuses en relation avec les évolutions géostratégiques). Elle est par ailleurs fortement impliquée dans le processus d'évaluation continue de la capacité financière des transporteurs aériens luxembourgeois disposant d'une licence d'exploitation.

En ce qui concerne la pandémie COVID-19 et ses répercussions sur le secteur aérien, la direction suit de près le processus d'adaptation du protocole sanitaire adopté conjointement par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) et le

Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) pour assurer une relance sûre et durable des activités aériennes.

La direction administrative est fortement associée au projet de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (SES2+) en concertation étroite avec les Etats associés du FABEC et le Ministère de tutelle.

A.4. Cellule Communication

Charte de communication de la DAC

La Cellule Communication a terminé les travaux d'élaboration d'une Charte de communication en 2022. Cette charte serait présentée aux différents départements et entrerait en vigueur au cours de l'année 2023.

Diplôme d'initiation aux métiers aéronautiques et spatiaux (DIMAS) 2021

A cause de la situation sanitaire au début de l'année 2022, la DAC n'a pas pu organiser des présentations en présentiel pour les jeunes participants du DIMAS comme en 2021. Néanmoins, la DAC était présente lors de la remise de diplôme aux lauréats du DIMAS de 2021 et 2022.

Révision du site internet

Fin 2022, le SIP a réalisé un audit sur l'accessibilité du site internet de la DAC. Le SIP a conclu que le niveau d'accessibilité globale est bon et énuméré plusieurs suggestions d'améliorations. Celles-ci étaient partiellement réalisées en 2022 et seront finalisées en 2023.

Projet de création d'un Espace de collaboration Sharepoint

En vue de la mise en place d'une plateforme de collaboration et d'échange d'informations internes à la DAC, la Cellule Communication a entamé une première visioconférence avec le CTIE. Lors de cette réunion, les différentes solutions gouvernementales étaient présentées et des prochaines étapes sont prévues pour 2023.

A.5. Qualité et Compliance

Suite à l'établissement du certificat ISO9001 :2015 pour la Direction de l'Aviation Civile (DAC) en date du 28 novembre 2019, les travaux se sont poursuivies tout au long de l'année 2022.

Un audit de recertification ISO9001 :2015 a été réalisé à la toute dernière norme ISO 9001:2015 reconnue internationalement pour les systèmes de gestion de la qualité a été conduit du 20 au 21 octobre 2022. Le système de management intégré, qui comprend un système de gestion de la qualité, a été audité sur tous les processus. Il a été confirmé que le système de management de la qualité continue d'être mis en œuvre de manière effective en tenant compte des évolutions de la réglementation, des nouvelles activités et du résultat des audits internes et externes. Aucune nouvelle non-conformité n'a été identifiée.

Moyennant son système de management de la qualité certifié ISO, la DAC est en mesure de garantir que ses fonctions de surveillance et de vérification appuient la supervision effective de la sécurité de l'aviation au Luxembourg, et que les besoins et attentes de toutes les parties prenantes sont comblés de manière efficace.

Le service, étant aussi chargé de gérer la mise en œuvre du « Management System » préconisé par l'EASA, a dirigé les travaux en vue de la pérennisation des différents éléments requis et afin d'assurer une application standardisée et uniforme à travers toute la DAC. La revue de direction a été présentée en date du 24/10/2022.

En 2022, 4 audits internes ont été tenus à la DAC dans les domaines des inspections au sol des aéronefs d'exploitants (RAMP), de la navigabilité initiale (AIR), des contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO), et de la navigation aérienne (ANS). Le responsable qualité et compliance suit les constatations identifiées lors des audits internes et valide les actions correctives apportées par les départements concernés.

Le service participe à l'organisation et au bon déroulement des inspections de standardisation de l'EASA (European Aviation Safety Agency), conduits conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 628/2013 et assure également le suivi des constatations relevées par l'EASA. Dans son rôle de coordonnateur national de la surveillance continue (NCMC), le bureau gère tous les contacts avec l'OACI qui ont trait à l'USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) et 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), de la « continuous monitoring approach » (CMA) et des outils informatiques connexes. Des démarches se sont poursuivies afin d'intégrer la totalité des notifications des différences communiquées à l'OACI par rapport aux différentes annexes dans le cadre en ligne (OLF), notamment dans EFOD.

Le service participe également aux réunions du groupe ICAO ABIS NCMC qui sont tenues en principe bi –annuellement. Suite au suites de la crise sanitaire, aucun évènement n'a été organisé en 2022. Le groupe a pourtant continué à partager les informations sur les sujets les plus saillants.

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 Licences a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA dans le domaine des exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile (FCL) en février 2022, le département de la Navigabilité a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA dans le domaine de la navigabilité initiale et continue (NAV) en avril 2022, la section de la médecine aéronautique (SMA) a fait l'objet d'une inspection de standardisation par l'EASA dans le domaine des de la certification médicale (MED) du personnel navigant de l'aviation civile (FCL) et des contrôleurs aérien (ATCO) en juin 2022 et une première inspection EASA dans le domaine des aérodromes (ADR) en octobre 2022.

Suite à la demande de la DAC, une activité de validation dans le domaine de la délivrance des licences et formation du personnel (PEL) a été effectuée par l'OACI, en collaboration avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), pour le Luxembourg.

Cette activité s'est déroulée dans le cadre de la méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

A.6. Informatique, Digitalisation et Cybersecurité

Dans le domaine informatique, un travail de consultance a abouti à l'élaboration d'une feuille de route pour la transformation numérique. La pierre angulaire de sa mise en œuvre est l'outil « Centrik » (système de management opérationnel tout-en-un) dont l'implémentation a débuté au dernier trimestre 2022 suite au recrutement d'un responsable de la digitalisation. La contribution en interne de tous les départements concernés et le renforcement de la collaboration avec le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat ont facilité le lancement de ce projet. En parallèle, d'autres initiatives de digitalisation (automatisation des processus, démarches myGuichet) ont été étudiées. L'ensemble de ces activités s'inscrit pour la DAC/ALSA dans un but de recherche d'efficacité dans l'exécution de ses missions, de simplification administrative pour ses clients et de durabilité environnementale.

Les systèmes d'information existants ont évolué dans le sens d'une modernisation technologique. L'organisation du serveur de fichiers a été rationalisée en vue d'une migration vers une infrastructure cloud plus moderne fournie par le Centre des technologies de l'information de l'Etat (CTIE). Enfin, le « helpdesk IT » a traité en 2022 plus de 100 interventions au profit de la DAC, notamment à travers l'ouverture de tickets auprès du CTIE. Sur le plan de la cybersécurité, la DAC/ALSA a rejoint des groupes de travail au niveau européen sur l'application de la réglementation EASA Part-IS concernant les exigences relatives à la gestion des risques liés à la sécurité de l'information susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne.

A.7. Organe consultatif pour la culture juste

Conformément à la réglementation en vigueur citée ci-dessus, la Direction de l'Aviation Civile veille au maintien ou à l'amélioration de la sécurité aérienne dans un principe de culture juste. En effet, des incidents ou autres événements de sécurité peuvent être causés par des erreurs involontaires ou commises sans intention de nuire par le personnel des différents secteurs de l'aviation. Il est important que ces événements soient rapportés, dans le but unique d'en tirer des leçons pour améliorer la sécurité aérienne. La culture juste assure la protection des personnes notifiant des événements de sécurité ainsi que de personnes mentionnées dans ces notifications contre des sanctions éventuelles, sauf pour des cas de négligence grave ou de violation intentionnelle.

Institué auprès de la DAC par le Règlement grand-ducal du 23 avril 2021, l'organe consultatif pour la culture juste a pour mission de recevoir les notifications d'infractions présumées à cette protection des notifiants et des personnes mentionnées dans les notifications de sécurité.

L'organe consultatif a arrêté son règlement interne en février 2022. Une première réunion a eu lieu le 11 avril 2022. L'adresse mail just.culture@av.etat.lu a été instaurée en mai 2022 dans le but de recevoir des notifications d'infractions.

Les opérateurs aériens ont été informés de son institution en juin 2022. Aucune notification d'infraction présumée n'a été reçue en 2022.

B. Certification et Supervision Sécurité

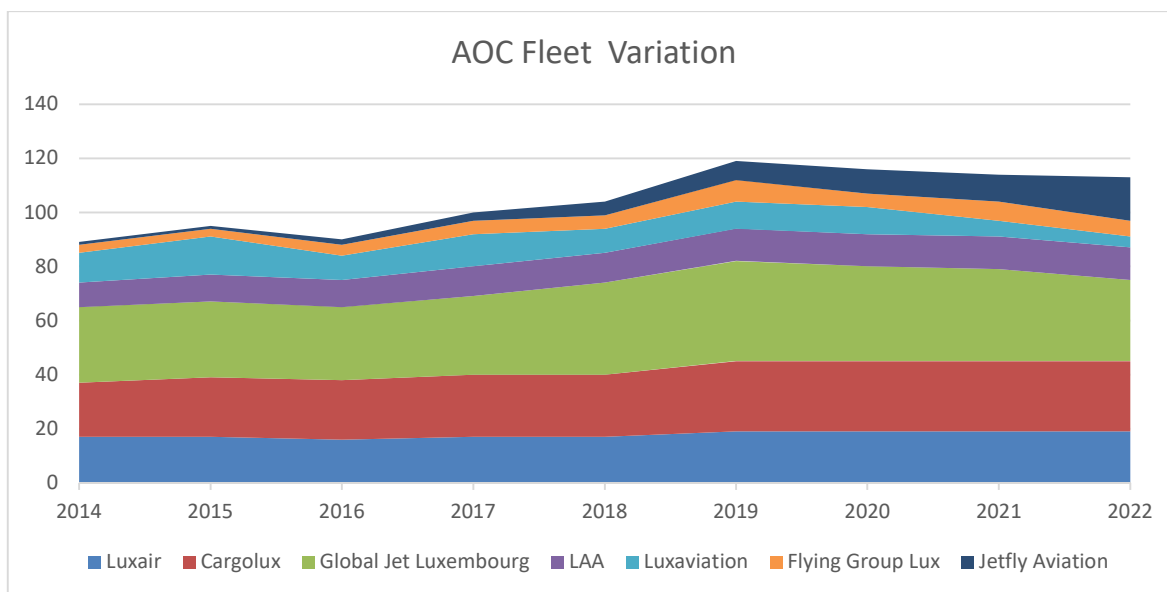
B.1. Département des Opérations Aériennes

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

Transport aérien commercial (CAT)

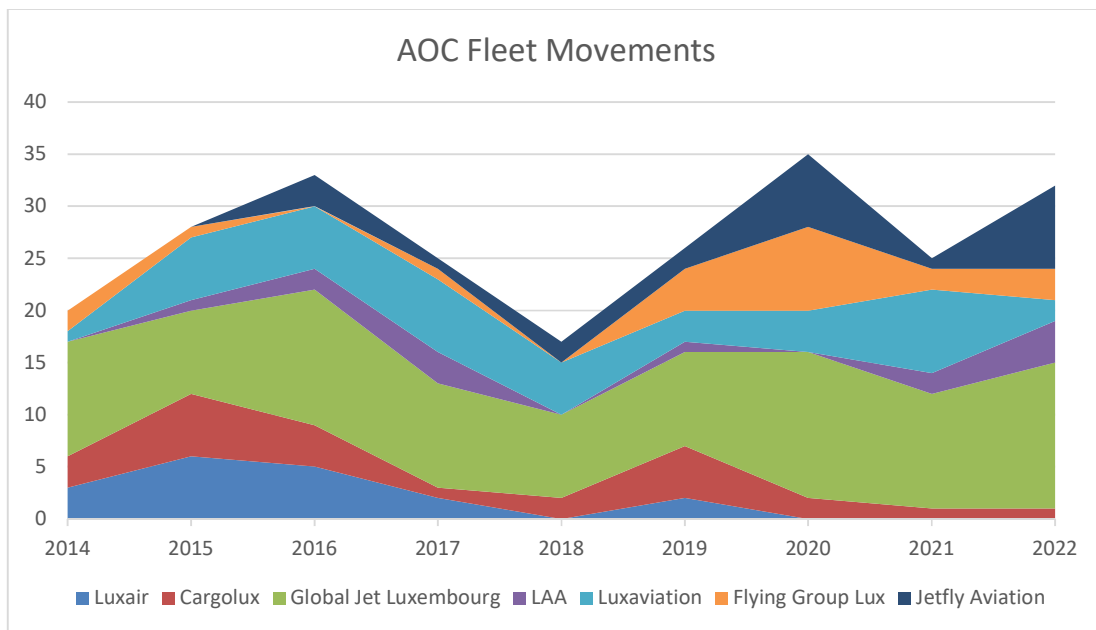
Le Grand-Duché comptait, au 31 décembre 2022, sept compagnies titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate) permettant d'effectuer du transport commercial aérien (CAT) :

N° AOC	Exploitant	Flotte au 31.12.2022
L-01	Luxair S.A.	4 Boeing 737-700 4 Boeing 737-800 11 Bombardier Q400
L-02	Cargolux Airlines international S.A.	12 Boeing 747-400F/BCF/ERF 14 Boeing 747-8F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	7 Bombardier Global Express/6000 1 Bombardier Global 7500 4 Dassault Falcon 7X/8X 4 Airbus A318/9 4 Gulfstream G650 4 Dassault Falcon 2000 1 Dassault Falcon 900 1 Gulfstream G550 2 Boeing 737 1 Bombardier Challenger 350 1 Embraer E505 1 Pilatus PC24
L-07	LAA (Luxembourg Air Ambulance S.A.)	3 Bombardier Learjet 45 1 Bombardier Challenger 605 6 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères) 2 Airbus H145 (hélicoptères)
L-12	Luxaviation S.A.	2 Dassault Falcon 7X/8X 1 Embraer 135BJ 1 Beechcraft King Air 250
L-13	Flying Group Lux S.A.	1 Dassault Falcon 900 1 Cessna C525B 4 Pilatus PC24
L-14	Jetfly Aviation S.A.	5 Pilatus PC12 11 Pilatus PC24



Au niveau des mouvements d'avions, nous avons eu en 2022 :

N° AOC	Exploitant	Mouvement
L-02	Cargolux Airlines international S.A.	Ajout d'1 Boeing 747-400F Retrait d'1 Boeing 747-400F
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	Ajout de 2 Bombardier Global Express Ajout d'1 Boeing B737 Ajout d'1 Gulfstream G650 Ajout d'1 Pilatus PC24 Ajout d'1 Embraer E505 Retrait d'1 Bombardier Global Express Retrait d'1 Bombardier Global 5000 Retrait d'1 Dassault F8X Retrait d'1 Bombardier Challenger 300 Retrait d'1 Gulfstream G650 Retrait d'1 Boeing B737 Retrait d'1 Embraer E135BJ Retrait d'1 Cessna C680A Retrait d'1 Dassault F900
L-07	LAA (Luxembourg Air Ambulance S.A.)	Ajout de 2 Airbus H145 Retrait de 2 Bombardier Learjet 45
L-12	Luxaviation S.A.	Retrait d'1 Beechcraft King Air 250 Retrait d'1 Global Express
L-13	Flying Group Lux S.A.	Ajout d'1 Pilatus PC24 Retrait d'1 Cessna M2 Retrait d'1 Pilatus PC24
L-14	Jetfly Aviation S.A.	Ajout de 2 Pilatus PC24 Ajout de 5 Pilatus PC12 Retrait d'1 Pilatus PC24



Pour mener à bien la supervision de ces organismes AOC, 4 audits (d’une durée moyenne de 4 jours) ont été réalisés et 102 manuels d’exploitation ont été analysés et/ou approuvés par le département.

De plus, 69 inspections et/ou audits ciblés ont été effectués dans le cadre de la supervision continue de ces exploitants AOC.

Le département a également mis en œuvre les amendements suivants à la réglementation européenne :

- Règlement d’exécution (UE) 2021/1296 de la Commission du 4 août 2021 modifiant et rectifiant le règlement (UE) no 965/2012 en ce qui concerne les exigences relatives à la planification et à la gestion du carburant/de l’énergie, ainsi que les exigences relatives aux programmes de soutien, à l’évaluation psychologique des membres de l’équipage de conduite et au dépistage de substances psychotropes
- Règlement d’exécution (UE) 2021/2237 de la Commission du 15 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) no 965/2012 en ce qui concerne les exigences applicables à l’exploitation tous temps et à la formation et au contrôle de l’équipage de conduite

Activité spécialisée (SPO)

En 2022, nous avons délivré 1 autorisation SPO à haut risque. Dans le cadre de la collaboration entre Etats Membres, nous avons analysé 3 dossiers d’exploitants SPO étrangers effectuant du SPO à haut risque au Luxembourg et 9 dossiers d’exploitants SPO étrangers effectuant du SPO pas à haut risque au Luxembourg. Nous avons également réalisé un audit SPO d’une durée de 2 jours sur site.

Exploitation privée (NCC/NCO)

Les avions exploités en non-commercial (NCC et NCO) sont sujets à notre supervision. Au total, nous avons 16 aéronefs complexes qui sont déclarés par des exploitants luxembourgeois au 31/12/2022. Nous avons réalisé 2 inspections sur ces aéronefs.

Matières dangereuses (DG)

Au niveau matières dangereuses, 105 approbations ont été délivrées et plusieurs modules de cours ont été analysés et/ou approuvés. Nous avons organisé une session d'information sur la méthodologie CBTA de formation.

Autres

Pour supporter les exploitants AOC, nous avons organisé 2 sessions d'information « Operators Meeting » pour supporter les exploitants AOC dans leurs activités. Dans la même idée, nous avons organisé une session d'information pour les exploitants commerciaux de ballons.

Dans le cadre de la certification ISO9001 de notre département, nous avons participé à un audit de renouvellement.

Dans le cadre des activités de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne, nous avons participé à l'audit de l'autorité Des Pays-Bas. Nous avons également contribué aux groupes d'experts sur les limitations de temps de vol et sur les opérations en cabine.

Le département a également finalisé la formation 2 nouveaux inspecteurs.

Le département a soutenu l'autorité grecque en formant 12 inspecteurs OPS pour la partie théorique (3 semaines de formation) ainsi qu'en formant sur le terrain 2 inspecteurs OPS sur une durée de presque 6 semaines.

B.2. Département de la Navigabilité des Aéronefs

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

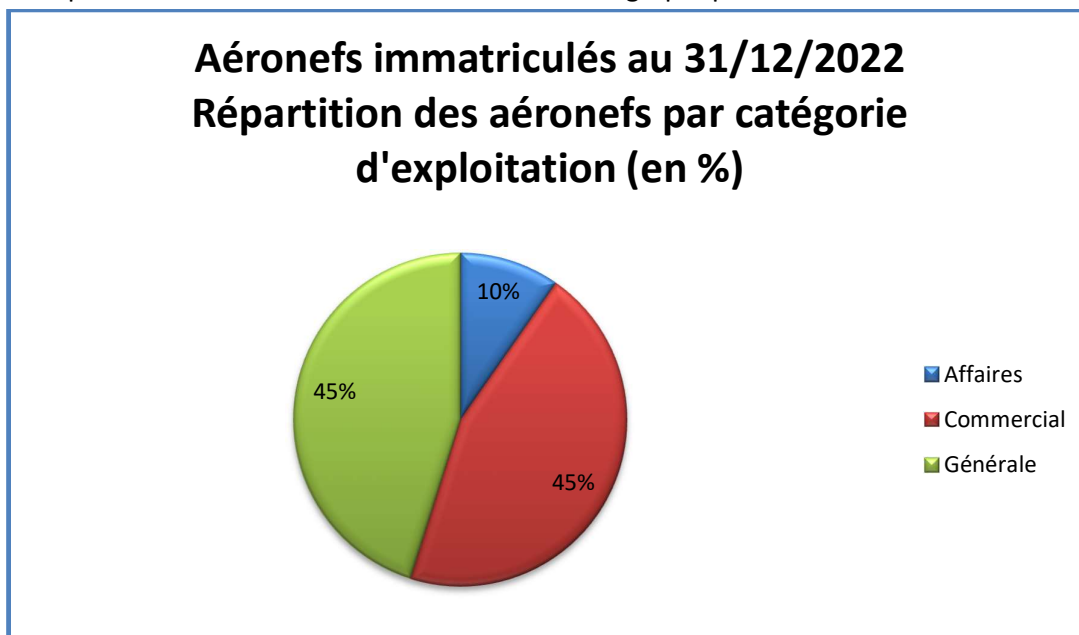
Il gère par ailleurs le relevé luxembourgeois des immatriculations d'aéronefs.

B.2.1. Immatriculations

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 257 aéronefs, donc 14 aéronefs de moins que 2021.

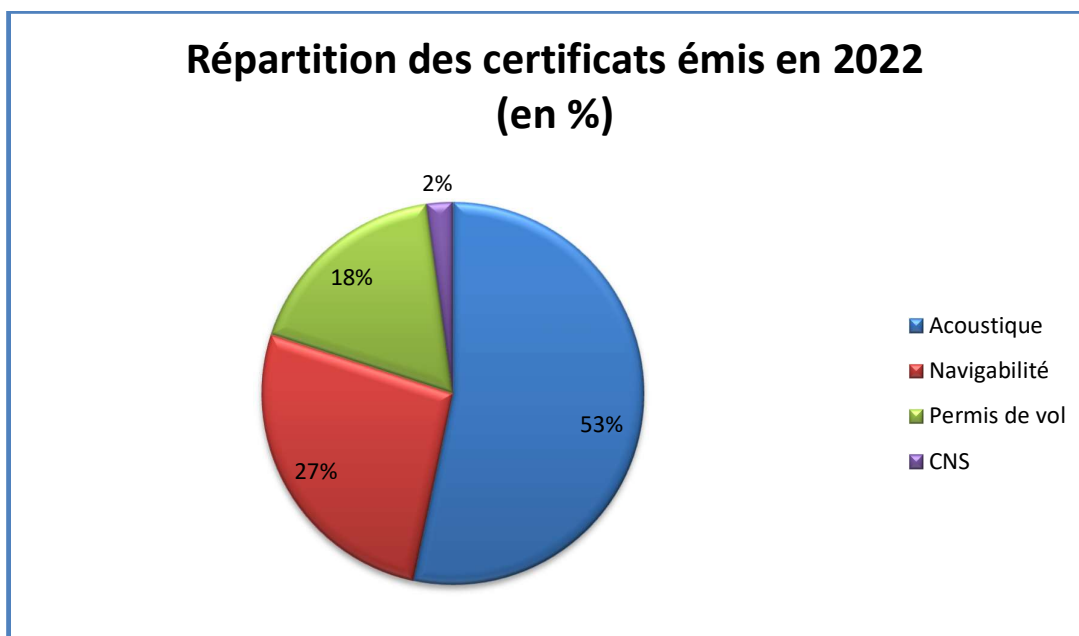
Le nombre de dossiers traités en 2022 était de 70 (28 opérations d'immatriculation et 42 opérations de radiation), un chiffre décroissant par rapport à 2021.

La répartition des immatriculations se fait selon le graphique suivant :



Quant à la répartition des différentes catégories d'activité par rapport à 2021 on peut constater que le secteur de l'aviation d'affaires est resté stable comparé au transport commercial tandis que le secteur de l'aviation générale a légèrement diminué.

Quant à l'émission de certificats en 2022, notons que 45 dossiers ont été traités suivant la répartition suivante :



L'émission de certificats acoustiques, de certificats de navigabilité et de permis de vol a légèrement diminué par rapport à l'année précédente. Un certificat de navigabilité spécial a été émis en 2022.

B.2.2. Agréments de navigabilité

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

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

Société	N° d'agrément
Luxair S.A.	LU.CAMO.01
Cargolux Airlines International S.A.	LU.CAMO.02
Global Jet Luxembourg S.A.	LU.CAMO.06
Luxembourg Air Ambulance S.A.	LU.CAMO.07
Luxaviation S.A.	LU.CAMO.12
Flying Group Lux S.A.	LU.CAMO.13
JetFly Aviation S.A.	LU.CAMO.14

La transition de la Partie MG vers la Partie CAMO s'est effectuée dans les délais impartis

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

Société	N° d'agrément
Luxair S.A.	LU.145.0001
Cargolux Airlines International S.A.	LU.145.0002
GA Maintenance S.A.	LU.145.0006
Luxembourg Air Ambulance S.A.	LU.145.0009
Euro-Composites S.A.	LU.145.0010
Global Jet Luxembourg S.A.	LU.145.0011*

* Nouvel Agrément délivré en 2022

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

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

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

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

B.2.3. Revues de la navigabilité et inspections

- 30 examens de navigabilité faits par les inspecteurs de la DAC, plus 13 dossiers d'importations d'aéronefs ;
- 8 renouvellements sur base de recommandations faites par des organismes agréés pour l'édition d'un nouveau certificat d'examen de navigabilité ;
- 22 inspections de contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs ;
- 8 certificats de navigabilité pour export ;
- 7 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. A cette fin, 3 sessions d'examens en catégorie B1 et B2 ont été proposés en 2022.

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

Suite à la revue de la structure organisationnelle le département NAVAIR a changé de dénomination en « Espace aérien, Aérodromes et ATM/ANS ». Il se compose des trois bureaux suivants :

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

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

- Atterrissages hors aérodrome (2);
- Analyses de l'impact d'implantation de nouveaux sites de parcs éoliens (11) ;
- Analyses d'impact d'implantation de nouveaux bâtiments (8) ;
- Analyses d'impact d'implantation de grues (34) ;
- Analyse d'impact de stations GSM (6) ;
- Analyse d'impact d'un ballon captif (1) ;
- Analyse d'impact de panneaux solaires (2).

Dans le cadre des missions liées à la supervision continue des aérodromes conformément aux dispositions des règlements ministériels d'exploitation, le bureau des aérodromes a effectué une inspection du terrain de Noertrange et une inspection du terrain d'Useldange.

Dans le cadre de sa mission de supervision des aérodromes tombant sous l'application des dispositions du règlement (CE) n°139/2014, la DAC a vérifié la conformité de l'aéroport international de Luxembourg par rapport aux exigences de cette réglementation.

Cette vérification s'est faite sur 3 audits de 3 jours, complétés par une inspection de jour et une inspection de nuit.

En tout, 10 réunions techniques avec l'aéroport ont eu lieu en 2022 afin de clarifier les affaires courantes. En outre, des réunions techniques hebdomadaires ont été tenues afin de discuter des questions techniques liées à la réfection de la piste de l'aéroport.

Le bureau aérodrome a fait l'objet d'un audit de l'EASA en octobre 2022, au cours duquel 4 non-conformités ont été identifiées.

Le bureau **Espace aérien** traite quotidiennement le volet technique concernant les demandes de lâchers de ballons, feux d'artifice, entre autres. Le nombre exact de dossiers traités en collaboration étroite avec le bureau des autorisations administratives se trouve sous le volet « autorisations administratives » de ce rapport.

Le département NSA et l'ANA ont organisé 13 réunions IAIP WG ayant comme objectif la mise à jour du eAIP Belgium & Luxembourg. Toutes ces réunions sont exécutées avec support au moins d'un collaborateur ATM/ANS et/ou Aérodrome.

Dans le cadre de sa fonction d'Autorité Nationale de Surveillance (NSA), le bureau a effectué 4 audits auprès de l'Administration de la Navigation Aérienne (ANA) qui portaient sur les sujets suivants:

- ASM Level 3 Certification;
- Part.OR and Part.MET;
- Part.ATS and SERA;
- IOP and COM Implementing Rules.

Un cinquième activité de supervision a été effectuée sous forme d'une inspection/revue documentaire concernant les sujets :

- Performance Plan - volet Sécurité et PCP – (Common Project 1 – SESAR).

Lors de ses activités de supervision, la NSA a identifié un total de 41 findings (33 non-conformités de niveau 3 et 8 Observations) par rapport à la réglementation européenne en vigueur.

Alors qu'il n'y a pas eu d'audit de la part de l'EASA en 2022, toutes les non-conformités soulevées en 2021 ont été officiellement fermées le 30 juin 2022.

Dans le cadre de la supervision continue de l'ANA, en 2022, les notifications de changements reçues de la part de l'ANA étaient :

- Changements sur les systèmes fonctionnels – 14 :
 - Modification of the FDP notification parameters;
 - GTQ SID;
 - VCS Label phone numbers modifications,
 - Redundant Data collector & new sensors for Metgarden;
 - Connection between ANA & Spangdahlem Telephony;
 - ALCMS update 2022;
 - NDB decommissioning;
 - MAG variation change;
 - ATIS ELLX 8.33kHz conversion;
 - TAR2 Mode S II – SI activation ;

- VCS label phone number modifications ;
 - GIVOR Star junction update ;
 - Immediate reaction to a safety problem ESASSPs;
 - Reduced RWY separation.
- Changements concernant les systèmes de management – 40 dont 13 sujets à approbation formelle de la DAC avant son implémentation.

La DAC et l'ANA organisent depuis 2012 des réunions bilatérales régulières (ADIM), formalisées par des termes de référence en 2013. Trois réunions de travail et de concertation ont eu lieu en 2022 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 ».

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

En plus, le bureau a participé à deux réunions du CST (*Common Supervisory Team*), organisme qui est en charge de la supervision continue de MUAC. Lors de ces activités, un inspecteur du bureau NSA a participé à un audit à Maastricht en octobre 2022 avec d'autres membres des quatre autorités.

La DAC 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 du Benelux, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse.

Plus concrètement, le bureau a participé à plusieurs réunions des groupes de travail suivants :

- NSA Committee (NSA-C);
- Financial & Performance Committee (FP-C) ;
- Safety Performance and Risk Coordination Task Force (SPRC TF);
- FABEC Changes Task Force (CH TF) ;
- FABEC Training TF ;
- FABEC NSA Manual WG ;
- Workshop annuel du programme d'échange d'auditeurs (FAC/NAC).

Au niveau FABEC, l'année dernière le bureau n'a exceptionnellement pas participé à un audit au sein du programme d'échange d'auditeurs. Une collaboration plus forte est prévue pour 2023.

En contrepartie, un auditeur de la NSA Belge a participé à un audit réalisé au sein de l'ANA en mai 2022.

Toujours, dans le cadre des activités FABEC, le bureau a participé à plusieurs réunions dans le cadre de la deuxième révision du plan de performance pour la période de référence 3 (de 2022 à 2024 inclus).

Dans le cadre du NCP (*NSA Coordination Platform*) le bureau a participé à 1 réunion *NCP Performance WG* et à 1 réunion *NCP Trans WG*.

Le bureau a participé à 2 réunions *EASA TeB (Technical Body) ATM/ANS* et à des workshops organisés par cet organisme.

Pour conclure, le département a aussi assuré la participation et la représentation du Grand- Duché du Luxembourg dans des réunions organisées par EUROCONTROL.

B.4. Département des Licences du Personnel

Activités du Département des Licences

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

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

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

Licences de pilotes d'aéronefs ultra-léger motorisé et licences de parachutistes

Le Département des Licences assure la gestion des licences et qualifications des pilotes d'ultra-léger motorisé et des parachutistes conformément aux règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990 et du 13 janvier 1993 précités. Dans ce cadre, le Département gère actuellement 21 licences de pilotes d'aéronefs ultra-léger motorisé et 15 licences de parachutistes.

Écoles de pilotage – Agréments selon les règlements grand-ducaux du 4 juillet 1990, du 13 janvier 1993

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

Actuellement, sous la réglementation nationale, il reste au Luxembourg une école de pilotes d'ultra-léger motorisé et une école de parachutistes.

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

Les 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 sont effectuées par le département des Licences. Ce dernier assure la gestion des licences et qualifications des pilotes, tant privées que professionnelles, conformément au règlement (UE) No 1178/2011 précité.

Actuellement, le département gère environ 1994 licences de pilotes d'avion (en hausse constante depuis 2019), ainsi que 56 licences de pilotes d'hélicoptère, 90 licences de planeur et 37 licences de ballon.

B.4.3. Organismes de formation approuvés (ATO)

Selon les dispositions du règlement (UE) No 1178/2011 précité, la formation ne peut être donnée que dans un organisme de formation approuvé (ATO) ou un organisme de formation déclaré (DTO).

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.

Courant l'année 2022, le nombre d'organismes de formation ATO agréés est passé de 6 organismes à 5, suite à la demande de déclassement en organisme de formation déclaré (DTO) par le dirigeant responsable d'une des ATO:

- Luxair (qualifications de type d'avion) ;
- Cargolux (qualifications de type d'avion) ;
- LFTA (formation pour pilotes d'avion (PPL(A), IFR, FI(A), CPL(A) et ATPL(A), et qualification de type et de classe d'avions) ;
- CEFA – Heli-Luxembourg (formation pour pilotes d'hélicoptère (PPL(H) ; FI(H) ; CPL, et qualifications de type) (déclassement en DTO demandé par le dirigeant responsable) ;
- LAA (formation aux qualifications de type d'avion et d'hélicoptère, ainsi qu'au TRI(H)) ;
- Hub'Air Aviation Academy (qualifications de type d'avion, formation pour instructeurs, et ATPL(A)).

Le département des licences est le seul responsable de la gestion des ATOs.

B.4.4. Organismes de formation déclarés (DTO)

Depuis l'entrée en force en 2019 du Règlement (UE) 2018/1119 amendant le règlement (UE) No 1178/2011 précité, la formation pour pilotes peut également être effectuée dans un organisme de formation déclaré (DTO).

Les organismes de formation doivent déclarer leur activité, et soumettre leurs programmes de formation. Ils sont sujets à une supervision continue par la DAC.

Actuellement 6 organismes de formation DTO sont agréés, à savoir :

- Aviasport II (qualifications de classe d'avion) ;
- Avialux (qualifications de classe d'avion) (cessation d'activité en juin 2022) ;
- Cercle Luxembourgeois de l'Aérostation (formation pour pilotes de ballon à air chaud) ;
- Cercle Luxembourgeois de Vol à Voile (formation pour pilotes de planeur) ;
- Commune Aérostatique du Luxembourg (formation pour pilotes de ballon à air chaud) ;
- Gerrit Nijs Aerobatics Academy (formation d'acrobaties aériennes).
- CEFA – Heli-Luxembourg (formation pour pilotes d'hélicoptère (PPL(H) et qualifications de type) (ancienne ATO – reclassement en DTO demandé par le dirigeant responsable) ;

B.4.5. Structures médicales

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

Section de Médecine Aéronautique (SMA)

Une Section de la Médecine Aéronautique (SMA) a été instituée au sein de la DAC. Le Dr. Robert Goerens, médecin-inspecteur du Travail auprès de la Direction de la Santé/Division

de la santé au travail, a été mandaté pour remplir la mission de SMA. Les travaux administratifs du SMA sont réalisés par le secrétariat de la Division de la santé au travail.

Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (AeMC)

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

Médecins Examineurs (AME)

Actuellement, huit médecins examinateurs sont agréés pour effectuer les examens médicaux des pilotes, ainsi que trois pour effectuer les examens médicaux des détenteurs d'une licence ATC et six médecins pour les membres d'équipage de cabine. Les listes sont publiées sur le site <https://dac.gouvernement.lu>.

Psychologie aéronautique

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

Conformément aux recommandations émises par l'EASA en la matière, la DAC en collaboration, avec le Centre Hospitalier Neuro-Psychiatrique, organise de manière ponctuelle des formations en matière de santé mentale et ce en étroite concertation avec les deux psychologues et une psychiatre de référence du CHNP.

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 aéromédicaux 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 2 :

Les certificats médicaux de classe 2 certifient l'aptitude des pilotes privés. Les examens d'admission de revalidation ou de renouvellement 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. Les examens d'admission de revalidation ou de renouvellement sont effectués dans le AeMC ou bien par des AME agréés à cet effet.

B.4.6. Validations et transferts de licences étrangères

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

Des licences émises par des pays tiers doivent être validées suivant l'Annexe III du règlement (UE) No 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 précité. La Procédure DAC-LIC 113 concernant la conversion et la validation des licences et qualifications étrangères des pilotes a été élaborée en conséquence. La procédure et les formulaires afférents sont disponibles sur le site dac.gouvernement.lu.

En 2022, le département des Licences a traité le transfert au Luxembourg de 169 licences Part FCL délivrées par un autre État membre EASA.

B.4.7. Certificats de membres d'équipage de cabine

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

Il gère actuellement 423 certificats de membre d'équipage de cabine.

B.4.8. Licences de mécaniciens d'avion (AML)

Le département des Licences gère l'émission, l'amendement et le renouvellement d'environ 289 licences de mécanicien d'avion, suivant le Règlement (UE) 2018/1142 de la Commission du 16 août 2018 modifiant le règlement (UE) no 1321/2014 en ce qui concerne l'alignement des règles relatives au maintien de la navigabilité sur le règlement (CE) no 216/2008, les tâches critiques de maintenance et le contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs.

B.4.9. Licences de contrôleurs de l'espace aérien (ATCO)

Le département des Licences émet les licences des contrôleurs aériens en collaboration avec le département de la Navigation Aérienne de la DAC.

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

Il gère 65 licences ATCO.

B.4.10. Certification et évaluation récurrente des FSTD au Luxembourg

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

Actuellement, 3 FSTD sont immatriculés au Luxembourg :

- 2 FFS de Cargolux de type B747-400F et B747-8F ;
- 1 FNPT II MCC de LFTA pour instruction SEP, MEP, Multi-engine Turboprop et MCC.

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

Le département Sécurité est chargé d'assurer la collecte, le suivi et l'analyse des comptes rendus d'événements dans l'objectif d'améliorer la sécurité aérienne. Il élabore les rapports annuels de sécurité ainsi que le programme et le plan national de sécurité aérienne. De plus il est chargé du programme d'inspection de la sécurité des aéronefs étrangers.

B.5.1. Plan national de sécurité aérienne

La première édition du plan national de sécurité aérienne a été publiée début janvier 2022.

Le département sécurité a participé à trois réunions virtuelles du « Safety Management Technical Board » de l'EASA et à une réunion virtuelle au sujet de l'EPAS.

B.5.2. Analyse des événements de sécurité

Le département sécurité est responsable pour la gestion de la base de données nationale des événements de sécurité, leur analyse et l'évaluation des risques, et dans certains cas un suivi direct. Le traitement comprend pour chaque événement rapporté:

- L'entrée dans la base de données nationale en ECCAIRS
- La fusion entre rapports initiaux/rapports de suivi, et entre rapports issus de différentes organisations mais concernant le même événement
- La vérification et, si nécessaire, la complétion et la correction des données

- L'évaluation des risques et la catégorisation selon des « safety issues » potentielles
- Le téléchargement dans la base de données européenne ECR (European Central Repository)

Le logiciel spécifique ECCAIRS n'étant plus adapté, un nouveau logiciel a été évalué et sélectionné. En plus de la fonction base de données, il apportera comme éléments supplémentaires une entrée automatisée des rapports et un processus de suivi qui facilitera les étapes énumérées ci-dessus ainsi que l'échange avec les autres départements concernés de la DAC et les notifiants. L'adaptation du logiciel aux exigences de la DAC est en cours.

Presque 3100 événements de sécurité ont été rapportés à la Direction de l'Aviation Civile durant l'année 2022, ce qui dépasse même le nombre d'événements rapportés en 2018 et 2019 où il y avait encore un peu plus de trafic aérien. L'augmentation du nombre de rapports démontre la confiance du personnel dans la « culture juste » (voir : **Organe consultatif pour la culture juste**).

Sur base des rapports d'événements de 2021, une revue annuelle de sécurité a été élaborée. Comme les années précédentes elle présente une analyse des risques de l'aviation civile luxembourgeoise.

Le département sécurité a participé à deux réunions plénières et à deux réunions intermédiaires du « Network of Analysts » de l'EASA et à l'« ECCAIRS Steering Committee ».

B.5.3. Supervision des systèmes de compte-rendu des organisations

La supervision continue des organisations, notamment de leurs systèmes de gestion de la sécurité, n'incombe pas au département sécurité mais à différents autres départements de la DAC. Néanmoins, pour des audits et inspections concernant les systèmes de compte-rendu de sécurité des organisations, le département sécurité fournit les informations nécessaires aux départements responsables et peut les assister pour l'exécution des audits et le suivi des éventuels plans d'actions correctives. Ainsi, en 2022, des auditeurs du département sécurité ont participé à des audits et inspections d'un opérateur aérien et d'un opérateur d'aérodrome et ont été impliqués dans le suivi d'un audit réalisé en 2021. Un collaborateur du département sécurité a accompli une formation d'auditeur en août 2022.

B.5.4. Sécurité des opérateurs aériens étrangers : Programme SAFA/SACA

Le département sécurité est 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 ce programme est la mise en commun des inspections des avions étrangers dans chaque Etat participant (50) comprenant les Etats de l'Union européenne, de la CEAC et d'autres Etats qui y participent de façon volontaire. Ces inspections sont limitées à une évaluation par sondage et ne peuvent pas substituer la surveillance de l'Autorité réglementaire appropriée. Par contre, la force de ce programme réside dans son envergure, sa standardisation poussée et son partage efficace des résultats des inspections, permettant de cibler rapidement les inspections sur des opérateurs soupçonnés d'être moins sûrs.

Au total, 52 inspections ont été effectuées sur 45 opérateurs originaires de 25 Etats différents, assurant comme les années précédentes une distribution très large de ces inspections. Le partage des inspections entre vols passagers / business jets / vols cargo est de 39% / 42% / 19%. Pour certains opérateurs, un nombre précis d'inspections est imposé à la DAC dans la cadre d'une répartition des inspections parmi les Etats européens. Ces inspections ont toutes été effectuées comme prévu.

Les tests inopinés d'alcoolémie sur membres d'équipage dans le cadre d'inspections communes de la DAC avec la Police Grand-ducale, instaurés en 2021, ont continué. Les organismes agréés pour la formation d'inspecteurs ayant repris leur activité après la pandémie, la DAC a pu former un collaborateur supplémentaire pour ces inspections. Le département sécurité a participé à deux réunions « Ramp inspection Coordination and Standardisation » de l'EASA et à deux réunions du Comité de la sécurité aérienne de la Commission européenne.

B.5.5.

L'European Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC) a été activé suite à l'invasion de l'Ukraine dans le but de coordonner les restrictions de l'espace aérien concerné et leur publication par NOTAM. En outre, l'EACCC a organisé un exercice « Cybersecurity » en Novembre 2022. Pour la première participation de la DAC à un tel exercice, le département sécurité a coordonné la participation au niveau national de l'Administration de la Navigation aérienne, de l'Institut Luxembourgeois de Régulation et de différents départements concernés de la DAC.

B.6. Département UAS (Drones) et Nouvelles Technologies

Le département UAS (Drones) et nouvelles technologies est responsable de la mise en place des dispositifs pratiques de la réglementation européenne 2019/947 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.

Entré en application au 31 décembre 2020, ce règlement a nécessité le développement de plusieurs outils numériques.

Aussi, le cadre réglementaire naissant implique une évolution permanente. L'analyse et les commentaires des futurs textes européens, tout autant que la participation active aux nombreux groupes de travail de l'EASA, font ainsi partie des activités récurrentes du département.

Le développement de la maturité du système continue donc d'absorber des ressources importantes.

B.6.1. Développement des outils numériques

Enregistrement des exploitants

La mise en production d'une application digitalisée dédiée a été réalisée au courant du mois de juillet 2022. Cette nouvelle application permet ainsi au Grand-Duché de devenir le 3ème pays à se connecter à la solution de l'EASA¹. D'autre part, une étroite relation est également maintenue avec les forces de l'ordre afin de les intégrer à cette solution dès qu'ils en formuleront la nécessité.

Géoportail

Grâce à l'excellente collaboration de l'Administration du Cadastre et de la Topographie (responsable du Géoportail), la publication dynamique des zones géographiques UAS au format européen (ED-269) a pu être réalisée. Cette solution a en outre pu être validée par Eurocontrol et devrait permettre aux futurs UAS conformes à la norme européenne de profiter pleinement du dispositif de géovigilance.

¹ <https://dac.gouvernement.lu/fr/actualites/2022/octobre2022/easa-broker-solution.html>

B.6.2. Enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord

Le système d'enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord a recueilli un total de 3651 démarches digitales à la date du 31 décembre 2022.

Le système compte ainsi environ 2349 exploitants enregistrés comme suit :

- Environ 155 personnes morales représentants des sociétés ;
- 24 administrations et / ou entités étatiques, en ce compris celles assurant les fonctions régaliennes de l'état (Police Grand-Ducale, Armée Luxembourgeoise, CGDIS) ;
- Plus de 2170 personnes physiques ;

Le département a par ailleurs assisté les exploitants dans leurs démarches en apportant un support personnalisé et en améliorant continuellement le flux des démarches numériques.

B.6.3. Formation et réalisation des examens pour les pilotes

Le succès des formations UAS s'est vu confirmé sur l'année 2022 avec plus de 26700 pilotes ayant complétés la formation OPEN A1/A3.

En ce qui concerne la sous-catégorie OPEN A2, la DAC a mis en place des examens présentiels au sein de ses locaux dès fin janvier 2021. Au total, ce sont 91 sessions d'examens qui se sont déroulées, permettant ainsi la qualification de 106 pilotes. Il convient de noter que le département a finalisé le contenu d'un cours « OPEN A2 ». Sa publication numérique sur la plateforme de formation d'Eurocontrol est programmée dans la première partie de 2023.

B.6.4. Création et suivi des zones géographiques UAS sur l'outil Géoportail

Les zones géographiques créées ont ainsi été consultées environ 15000 fois sur l'année 2022.

On peut compter sur 2022 :

- La publication de 5 zones temporaires et journalières pour les besoins de sécurité du Skoda Tour de Luxembourg ;

La publication de 2 zones temporaires pour les besoins de sécurité de la Police Grand-Ducale ;

- L'activation à 2 reprises de la zone de protection autour du stade de Luxembourg ;
- La délivrance par la DAC de 10 autorisations d'accès à des zones restreintes ;
- Le support à diverses administrations dans le cadre de l'utilisation (Administration de la Navigation Aérienne, Administration de la nature et des forêts, etc.), ainsi qu'à plusieurs sociétés ou entités externes (SES, Curia, etc.)

B.6.5. Délivrance d'autorisations opérationnelles dans la catégorie SPECIFIC

23 autorisations ont pu être délivrées et 2 opérations transfrontalières validées. Chaque autorisation implique une importante vérification documentaire afin de s'assurer que toutes les mesures visant à réduire les risques ont été prévues en conformité aux règlements européens. Pour les demandes incomplètes ou incorrectes, le département a également assuré un service de conseil et d'orientation afin d'aider les exploitants dans leurs démarches et de soutenir de manière générale les activités Luxembourgeoises.

2 inspections ont été réalisées sur le terrain afin de vérifier le bon déroulement des opérations.

Au niveau national, 1 autorisation opérationnelle a également pu être délivrée à l'Armée Luxembourgeoise

B.6.6. Communication

Face à la complexité de la nouvelle réglementation européenne en matière d'UAS, le département a mis l'accent sur le développement de plusieurs sources d'informations à la portée du grand public :

- Le site internet de la DAC a régulièrement été étoffé afin de simplifier la compréhension des règles applicables. D'autre part, le fil d'actualité a été massivement utilisé pour une communication directe avec les différents usagers, au même titre qu'une section « Foire Aux Questions » ;
- La mise en place d'un support aux citoyens par courriel via 3 adresses dédiées (Formation, Zones UAS et questions génériques) mais également par téléphone a permis de traiter plusieurs centaines de requêtes ;
- Afin de sensibiliser à la sécurité et des opérations en drone dans la catégorie SPECIFIC où le risque opérationnel est plus élevé, le département a mis en place une collaboration avec la fédération nationale « Luxembourg Drone Federation ». En particulier, et outre plusieurs meetings très constructifs, une consultation sur les nouveaux développements réglementaires a été réalisée ;

B.6.7. Aéromodèles

La réglementation européenne impactant les aéromodélistes, les consultations bilatérales avec la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise entamées en 2020 se sont poursuivies sur l'année écoulée. Les premières demandes d'autorisations sont parvenues à la DAC à la fin de l'année écoulée et devraient déboucher sur des autorisations dans la première partie de 2023.

B.6.8. Innovation

Dans le cadre du volet de développement et promotion des nouvelles technologies, l'année 2022 s'est focalisée sur les propositions de textes (NPA sur la catégorie certifiée, AMCs relatifs au U-Space, etc.) à l'échelle européenne.

Les échanges bilatéraux avec différents acteurs tels que Luxinnovation ont été reconduits en 2022 en parallèle d'une veille technologique.

B.7. Département Aviation étatique

Durant cette année 2022, le Département de l'Aviation étatique a effectué de nombreuses visites internationales dans le cadre de la refonte du Search and Rescue (la recherche et le sauvetage d'aéronefs en perdition et de ses occupants) au sein du Grand-Duché de Luxembourg afin de garantir des moyens appropriés pour secourir le cas échéant, les utilisateurs de l'espace aérien. Suite à ces différentes démarches, ce dossier a pu être soumis pour approbation au Conseil de Gouvernement en fin d'année et sa mise en place pourra dès lors commencer dès le début de l'année 2023.

L'établissement d'une base légale pour l'Aviation étatique a aussi occupé son Département durant l'année 2022, le projet de Loi ayant été établi de concert avec les entités étatiques les plus concernées. Après avoir obtenu un avis favorable du Conseil d'Etat, la procédure législative devrait aboutir en 2023 et de ce fait donner pleine et entière légitimité à l'Aviation étatique luxembourgeoise.

En attendant cette base légale, le Département de l'Aviation étatique s'est attelé à préparer pro activement les différentes futures réglementations qui en découleront afin que celles-ci puissent être déposées dès l'entrée en vigueur de ladite base légale. C'est ainsi que le Département de l'Aviation étatique s'est concerté à de nombreuses reprises avec la Police

Grand-Ducale afin de permettre, entre autres, à cette dernière une meilleure utilisation des deux hélicoptères mis à sa disposition par l'Armée luxembourgeoise.

S'est conjointement avec Département UAS et Nouvelles technologies que l'autorisation opérationnelle de l'Armée afin d'encadrer et de permettre l'utilisation de leurs drones, non seulement sur le territoire national mais également lors de missions à l'étranger, a quant à elle été prorogée et amendée.

Enfin, le Département de l'Aviation étatique a continué de représenter le Grand-Duché en la matière, non seulement auprès des instances militaires de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord et de l'Agence européenne de Défense, mais également auprès d'instances civiles telles que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et la Commission européenne au vu de sa participation à de nombreux groupes de travail (Ciel unique européen, Search and Rescue, Galileo).

C. Supervision de la Sûreté de l'Aviation Civile

C.1. Département de la Sûreté

C.1.1. Volet national

Le travail du département Sûreté consiste notamment à :

- faire des contrôles (audits, inspections et tests) en matière de sûreté au niveau de l'aéroport, des aérodromes, des héliports, des aéronefs, des passagers et bagages de cabine, des bagages de soute, du fret et courrier (agrément des agents habilités et des chargeurs connus), du courrier de transporteur aérien et du matériel de transporteur aérien, des approvisionnements de bord (agrément des fournisseurs habilités), des fournitures destinées aux aéroports, du recrutement et formation du personnel, des équipements de sûreté et dans le domaine du contrôle aérien;
- à analyser et approuver les programmes de sûreté de l'aéroport (PSA), de toutes les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Luxembourg selon un horaire autorisé et établi et/ou les lettres d'approbation des autorités compétentes (des pays membres de l'UE/Espace économique européen (EEE)) relatives à ces programmes, des agents habilités, des chargeurs connus et des fournisseurs habilités ;
- à analyser les demandes d'exemption en matière de vols ACC3 irréguliers ;
- à analyser et approuver les programmes de formations des entités concernées ;
- à analyser et mettre en œuvre les déclassements et reclassements de zones de sûreté aéroportuaires ;
- à assurer la certification des agents de sûreté à l'aéroport (Lux-Airport et LuxairCargo) et des agents de sûreté responsables de la sécurisation auprès des agents habilités ;
- à tenir à jour la liste des instructeurs des entités citées;
- à développer et maintenir le Programme National de Contrôle de Qualité en matière de Sûreté de l'Aviation Civile (PNCQ). Cette tâche s'effectue en coopération avec le service juridique de la DAC ;

- à développer et maintenir le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNS). Cette tâche s'effectue en coopération avec le service juridique de la DAC ;
- à participer dans certains cas à la gestion des risques sur le volet de la vulnérabilité ;
- à dispenser des formations sûreté

Dans l'accomplissement de sa mission, le département sûreté s'est occupé d'élaborer deux nouvelles sections au PNS sur la cybersécurité et la culture sûreté suite aux changements de la législation européenne et internationale dans le courant de l'année 2022.

A ce jour, le Luxembourg compte quatorze agents habilités, un fournisseur habilité et deux chargeurs connus qui ont été agréés par la DAC. Dans l'accomplissement de sa mission, le département sûreté a contrôlé la totalité des dix-sept entités énoncées

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

Par ailleurs, l'instructeur du département sûreté a dispensé dans le courant de l'année 2022 les formations suivantes:

- Les 7 mars : une formation d'une demi-journée intitulée «Security culture / Insider Threat & Radicalization» adressée aux responsables/adjoints/instructeurs sûreté, de l'exploitant de l'aéroport, des opérateurs aériens et des entités concernées;
- Le 14 décembre : une formation d'une demi-journée «Security culture / Insider Threat & Radicalization» pour le personnel qui a rejoint la DAC durant l'année 2022 ;
- A partir du mois de septembre : des formations d'encadrement pour deux inspecteurs DAC dans le domaine de sûreté des aéronefs; procédure de vérification de concordance entre passagers et bagages, mesures de sûreté en vol et de recrutement et formation du personnel

C.1.2. Programme National de Contrôle de la Qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ)

Sous la supervision de la DAC, la PGD et l'ADA 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 67 inspections/audits/tests/études au cours de l'année 2022.

Le nombre d'agents de sûreté certifiés en 2022 s'élève à 288. Le département sûreté a participé à 40 sessions.

C.1.3. 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, 6 (TBS, DOH, KUL, CGK, MCT, RUH) validations ACC3 ont été effectuées au cours de l'année 2022.

C.1.4. Programme universel d'audits de sûreté de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) - Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)

Le Grand-Duché du Luxembourg a été soumis à un audit de l'OACI sur les annexes 9 et 17 relatifs à la sûreté de l'aviation civile sur base documentaire du 24 mars au 1^{ier} avril 2021. Le plan d'action mis en place en 2021 afin d'adresser les carences a été poursuivi en 2022.

C.1.5. Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et Comité de Sûreté Aéroportuaire (CSA)

Le CONATSAC 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 CSA et lui a délégué une partie de ses missions de sûreté au niveau aéroportuaire.

Les membres du CONATSAC se sont réunis deux fois et ceux du CSA quatre fois au cours de l'année 2022.

C.1.6. 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 2022, le comité a voté différents règlements visant à renforcer la sûreté aérienne sur le plan européen (voir sous département juridique).

L'expert a également représenté la DAC au sein des différents groupes de travail et réunions sûreté de l'aviation civile.

C.1.7. Réunion OACI EUR/NAT du 31 octobre au 4 novembre 2022

L'expert du département sûreté a représenté la Direction de l'Aviation Civile du Luxembourg au sein du groupe de travail sûreté à l'OACI.

D. Affaires économiques et Relations internationales

D.1.Département des Affaires Economiques et Relations internationales

D.1.1. Relations bilatérales

Le département des relations internationales (RELEX) a tenu une série de négociations bilatérales et entretenu bon nombre d'échanges avec des pays tiers.

Un avant-projet de loi comprenant l'amendement de l'accord aérien avec Hong Kong ainsi que les accords aériens avec Cuba, Panama, Koweït et le Ghana a été préparé et envoyé au MMTP.

En 2022, l'accord aérien entre Union Européenne et l'ASEAN a été signé et est entré en vigueur.

Concernant les discussions bilatérales, la DAC était en contact avec les Seychelles, Vietnam, Egypte, Arabie Saoudite, le Bangladesh, l'Angola, le Kirghizistan, le Madagascar et les Maldives.

Des échanges ont été lancés avec la Corée du Sud afin de négocier un accord aérien pour 2023.

Un nouveau mémoire d'entente a été signé avec le Sénégal établissant la base pour l'opération de vols passagers réguliers.

La DAC a participé à la 41e session de l'Assemblée de l'OACI du 27 septembre au 7 octobre 2022 à Montréal, Canada.

Cette Assemblée se réunit en sessions triennales et regroupe l'ensemble des 193 Etats membres de l'OACI. Elle constitue le forum pour tous les domaines d'activités touchant à l'aviation civile, notamment la sécurité et la navigation aérienne, la sûreté, la protection de l'environnement, les questions économiques, la facilitation ainsi que les questions juridiques et administratives.

L'Assemblée a ainsi pour mission de passer en revue les travaux de l'OACI, de voter le budget, d'élire les membres du Conseil, de proposer des recommandations politiques ainsi que d'adopter des résolutions.

Parmi les points saillants de la 41ième session figurait la question de la protection de l'environnement. L'Assemblée a notamment reconfirmé l'importance pour l'OACI de suivre de près les technologies innovantes axées sur l'environnement ainsi que de promouvoir les nouvelles sources d'énergie pour l'aviation et de s'engager à limiter le nombre de personnes affectés par le bruit, les émissions et d'élaborer des orientations internationales pertinentes en matière d'environnement.

Plusieurs points importants sont à noter. La Fédération de Russie n'a pas n'était plus élu au Conseil de l'OACI. D'autant plus, l'Assemblée a condamné les infractions commises par cette dernière, notamment la violation de l'intégrité territoriale et la souveraineté de l'Ukraine, y compris son espace aérien souverain, ainsi que la double immatriculation d'aéronefs par la Russie, rendant ainsi l'exploitation de ces aéronefs possibles sans certificats de navigabilité valides. Dernièrement, l'Assemblée a condamné les tirs de missiles sans notifications par la République populaire démocratique de Corée et les actions du Belarus en relation avec le vol Ryanair FR4978.

D.1.2. Autorisations administratives

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

D.1.3. Autorisations administratives pour travail aérien et manifestations aériennes

En 2022, 79 dossiers ont été traités au courant de l'année, dont 1 demande d'information de travail aérien avec avion ou hélicoptère, 6 demandes d'information de travail aérien avec utilisation d'un aéronef sans pilote à bord (drone) et 72 demandes de manifestations aériennes.

D.1.4. Autorisations administratives pour droits de trafic

Concernant les autorisations administratives pour droits de trafic, 112 demandes d'opérateurs réguliers ont été introduites, 531 demandes d'opérateurs irréguliers et 63 demandes gouvernementales, ce qui fait un total de 706 dossiers traités au courant de l'année 2022.

Ainsi, en 2022 le département RELEX a donc traité en tout 785 demandes / dossiers d'autorisations administratives.

E. Réglementation et Affaires Juridiques

E.1. Travaux législatifs et réglementaires

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 Direction de l'aviation civile (ci-après « DAC »).

En outre, il élabore les avant-projets de textes législatifs et réglementaires nécessaires pour mener à bien les activités de la DAC, pour combler les lacunes éventuelles de la réglementation nationale et compléter les domaines non-couverts par la réglementation européenne, et pour supprimer les constatations de non-conformité émises par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après « AESA ») conformément au plan d'actions correctives accepté.

Suite à plusieurs avis du Conseil d'Etat concernant l'interprétation des règlements européens, la DAC dispose désormais d'un nouvel outil pour fixer des mesures d'application au niveau national. Ainsi, outre l'adoption des lois et des règlements grand-ducaux par le législateur luxembourgeois, la DAC a la possibilité de prendre des « instructions » afin de compléter certaines dispositions européennes dans des cas bien définis et limités.

En 2022, le département Juridique a traité les projets de textes suivants :

- « **« Projet de loi portant modification 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne » et « Projet de règlement grand-ducal relatif aux aéronefs sans équipage à bord »** : adaptation du cadre réglementaire afin d'accueillir les aéronefs sans équipage à bord, prévoir des sanctions y relatives, et fixer des détails au niveau national tels que l'âge minimal ou encore les taxes et redevances. Les avis du Conseil d'Etat ont été analysés et les projets ont été adaptés en fonction. Des réunions entre les départements juridiques de la DAC et de la Police grand-ducale ont eu lieu afin d'inclure des dispositions relatives à l'accès de la Police au registre des exploitants (dans le cadre de la protection des données personnelles), ainsi que d'adapter les dispositions pénales afin de faciliter les missions de contrôles de la Police ;
- « **« Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aérogare de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare » et « Projet de règlement grand-ducal relatif à la sûreté de l'aviation civile et aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg »** : changement des compétences matérielles et adaptation du système national concernant les vérifications des antécédents en matière de sûreté de l'aviation civile suite à l'adoption de « small amendments » au niveau européen. De plus, les textes ont été restructurés afin d'assurer une meilleure lisibilité ;
- « **« Projet de loi portant modification de 1° la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de**

- l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, et 2° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne » : extension de la compétence de la DAC également à l'aviation étatique et précision des bases légales nécessaires pour ce nouveau domaine suite à la décision du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et du Ministre de la Défense d'attribuer les missions d'autorité de l'aviation militaire à la DAC. Une note extensive détaillant toutes les possibilités de réglementation des diverses matières (navigabilité, opérations aériennes, licences des pilotes, etc.) a été jointe à l'avant-projet de loi. L'avis du Conseil d'Etat a été analysé, et le projet a été adapté en étroite collaboration avec la Direction de la Défense afin de tenir compte des observations du Conseil d'Etat ;
- « **Avant-projet de loi relatif aux missions aériennes de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère** » : création d'une base légale spécifique pour les opérations aériennes policières dans le cadre de l'attribution à la DAC de la compétence pour l'aviation étatique ;
 - « **Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux atterrissages et aux décollages hors aérodrome d'hélicoptères** » : détermination des critères concernant les autorisations pour atterrissages et décollages hors aérodrome sur base de la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
 - « **Projet de règlement grand-ducal relatif aux activités des aéronefs ultralégers motorisés (ULM), des planeurs ultralégers motorisés (PULM) et des planeurs ultralégers (PUL)** » : élaboration de règles précises et actualisées relatives aux licences des pilotes ULM, PULM et PUL (entraînement théorique et pratique, validité de la licence, conditions médicales, etc.), aux terrains de vol pour ces aéronefs (exigences techniques et d'emplacement, équipement, dimensions, etc.), aux règles de l'air applicables et à la navigabilité de ces aéronefs. Des discussions constructives avec la FAL (Fédération aéronautique luxembourgeoise) ainsi que d'autres organisations opérant dans le domaine ont eu lieu. Les exigences médicales ont été revues et adaptées aux différents niveaux de risque des activités concernées ;
 - « **Projet de règlement grand-ducal relatif aux activités des parachutistes** » : adaptation et mise à jour des exigences relatives aux licences pour les parachutistes ainsi qu'aux plateformes d'atterrissage pour les parachutistes. Le projet est intimement lié au projet sur les ULM, PULM et PUL, et le Cercle luxembourgeois des Parachutistes a été fortement consulté. Les exigences médicales ont été revues et adaptées au niveau de risque des activités concernées ;
 - « **Modification du règlement grand-ducal du 1er août 2018 instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux licences, qualifications et reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel de maintenance d'aéronefs** » : modifications rendues nécessaires par la future réglementation sur les ULM, PULM et PUL, et adaptations de certaines exigences suite à des expériences pratiques récentes ; « **Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne** » et « **Projet de règlement grand-ducal relatif aux avertissements taxés prévus dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne** » : adaptation de la loi modifiée du 31 janvier

1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne en vue de la ratification de la Convention de Beijing ainsi que de son Protocole, et prise en compte de certaines revendications faites par la Police grand-ducale. Un groupe de travail avec les ministères et entités concernés, instauré sous la responsabilité de la DAC, a élaboré le projet de loi qui a été soumis pour avis au conseil d'Etat ;

- « **Avant-projet de règlement grand-ducal fixant les modalités et les matières de l'examen de fin de stage sanctionnant la formation spéciale en vue de l'admission définitive au statut de fonctionnaire ainsi que de l'examen de promotion des différentes catégories de traitement auprès de la Direction de l'aviation civile** » : adaptation du cadre réglementaire des examens de fin de stage et des examens de promotion à la Direction de l'aviation civile ;
- « **Instruction de la DAC sur les règles de l'air** » : adoption de nouvelles dispositions pour lesquelles le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne laisse la compétence aux Etats membres, en complément au règlement grand-ducal sur les règles de l'air ;
- « **Instruction de la DAC sur les évaluations linguistiques en aviation civile** » : précision des critères pour la certification des évaluateurs de compétences linguistiques et pour les entités d'évaluation linguistique pour les pilotes et pour les contrôleurs aériens, et précision des exigences techniques et organisationnelles relatives aux évaluateurs et aux entités d'évaluation linguistique.

En annexe sont énumérés les différents textes tant européens que nationaux qui ont été publiés et analysés/traités par le département juridique au cours de l'année 2022.

E.2 Volet contentieux et plaintes

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

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

E.3 Avis juridiques et divers

Par ailleurs, en sa qualité de support juridique pour tous les autres départements de la DAC, le département Juridique a émis des avis juridiques sur diverses questions qui lui ont été posées au cours de l'année 2022.

Tout au long de l'année, le département juridique a fortement supporté la mise en œuvre des mesures restrictives décidées au niveau européen en relation avec la guerre en Ukraine. Ces mesures restrictives concernent non-seulement des personnes nominativement sanctionnées, mais également toute personne disposant de la nationalité russe et ayant un lien avec l'aviation civile de manière générale (limitation des cas de figures pour l'obtention de licences de pilote, pour la participation à des épreuves ou des examens médicaux, etc).

Finalement, le département juridique a représenté la Direction de l'aviation civile dans des réunions internationales, notamment dans le cadre de MUAC (« Maastricht Upper

Area Control Center »). Il a suivi de près les développements internationaux de MUAC et a participé aux divers groupes de travail dans ce cadre.

ANNEXE – Textes européens et nationaux publiés en 2022

1. Facilitation

Textes nationaux :

- Loi du 1er avril 2022 relative à la facilitation dans le domaine de l'aviation civile ;
- Règlement grand-ducal du 1er avril 2022 déterminant la composition du Comité national de la facilitation.

2. Actes illicites contre l'aviation civile

Textes nationaux :

- Loi du 21 novembre 2022 portant modification de : 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ; 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne ;
- Règlement grand-ducal du 21 décembre 2022 relatif aux avertissements taxés prévus dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

3. Personnel navigant

Textes nationaux :

- Arrêté ministériel du 31 mars 2022 portant nomination des membres de la Commission spéciale des licences ;
- Arrêté ministériel du 25 mars 2022 portant nomination des membres de la Commission des examens chargée de recevoir les épreuves théoriques des élèves et pilotes d'aviation ;
- Arrêté ministériel du 8 novembre 2022 portant nomination des membres de la commission des examens chargée de recevoir les épreuves théoriques des élèves et pilotes d'aviation ;
- Arrêté ministériel du 18 novembre 2022 portant nomination des membres de la commission spéciale des licences.

4. Ciel unique européen et Utilisation de l'espace aérien

Textes européens :

- Décision d'exécution (UE) 2022/723 de la Commission du 10 mai 2022 modifiant la décision d'exécution (UE) 2020/2201 relative à la nomination de certains membres du comité de gestion du réseau et de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise pour les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, ainsi que de leurs suppléants ;
- Décision d'exécution (UE) 2022/728 de la Commission du 13 avril 2022 concernant l'incompatibilité de certains objectifs de performance contenus dans les projets de plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés par la Belgique, l'Allemagne, la Grèce, la France, Chypre, la Lettonie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Roumanie et la Suède conformément au règlement (CE) no 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs [notifiée sous le numéro C(2022) 2283] ;
- Décision d'exécution (UE) 2022/780 de la Commission du 13 avril 2022 concernant l'incompatibilité de certains objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présenté par la Suisse conformément au règlement (CE) no 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs ;
- Décision (UE) 2022/785 de la Commission du 17 mai 2022 portant approbation du plan de performance révisé du gestionnaire de réseau pour la troisième période de référence du système de performance du ciel unique européen (2020-2024) ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/938 de la Commission du 26 juillet 2022 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne les exigences applicables au catalogue de données aéronautiques et à la publication d'information aéronautique ;
- Règlement (UE) 2022/2038 du Parlement Européen et du Conseil du 19 octobre 2022 modifiant le règlement (CEE) no 95/93 du Conseil en ce qui concerne l'allègement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union en raison d'une situation épidémiologique ou d'une agression militaire ;
- Décision (UE) 2022/2255 de la Commission du 24 octobre 2022 relative au lancement de l'examen détaillé de certains objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé pour la troisième période de référence présenté au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas conformément au règlement (CE) no 549/2004 du Parlement européen et du Conseil ;
- Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986 (Accord de Maastricht) - Entrée en vigueur.

- Textes nationaux :
- Règlement ministériel du 15 juin 2022 portant création de deux espaces aériens spécifiques et interdisant certaines activités aériennes les 16, 22 et 23 juin 2022 à l'occasion de la Fête nationale ;
- Règlement ministériel du 14 octobre 2022 abrogeant : 1° le règlement ministériel du 1^{er} mars 1988 déterminant les conditions d'utilisation et d'exploitation des aérostats et des cerfs-volants ; 2° le règlement ministériel du 18 janvier 2017 sur les acrobaties aériennes dans l'espace aérien luxembourgeois ;
- Règlement grand-ducal du 19 octobre 2022 concernant les règles de l'air.
-

5. Aérodrômes

Textes européens :

- Règlement délégué (UE) 2022/208 de la Commission du 14 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) no 139/2014 en ce qui concerne les exigences relatives à l'exploitation tous temps ;
- Règlement délégué (UE) 2022/1645 de la Commission du 14 juillet 2022 portant modalités d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences relatives à la gestion des risques liés à la sécurité de l'information susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne imposées aux organismes relevant des règlements (UE) no 748/2012 et (UE) no 139/2014 de la Commission et modifiant les règlements (UE) no 748/2012 et (UE) no 139/2014 de la Commission ;
- Règlement délégué (UE) 2022/2074 de la Commission du 20 juillet 2022 modifiant le règlement (UE) no 139/2014 en ce qui concerne la définition d'un SNOWTAM.

Textes nationaux :

- Décision du Gouvernement en conseil du 2 décembre 2022 concernant la transmission du projet d'une quatrième modification du plan d'occupation du sol « Aéroport et environs » déclaré obligatoire par le règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2006 ;
- Règlement ministériel du 19 décembre 2022 fixant le taux unitaire de la redevance de route et de la redevance pour services terminaux de l'aéroport de Luxembourg.

6. Navigabilité des aéronefs

Textes européens :

- Règlement délégué (UE) 2022/201 de la Commission du 10 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) no 748/2012 en ce qui concerne les systèmes de gestion et les systèmes de comptes rendus d'événements que doivent mettre en place les organismes de conception et de production, ainsi que les procédures appliquées par l'Agence, et rectifiant ledit règlement ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/203 de la Commission du 14 février 2022 modifiant le règlement (UE) no 748/2012 en ce qui concerne les systèmes de gestion et les systèmes de comptes rendus d'événements que doivent établir les autorités compétentes et rectifiant le

règlement (UE) no 748/2012 en ce qui concerne la délivrance de certificats d'examen de navigabilité ;

- Règlement d'exécution (UE) 2022/410 de la Commission du 10 mars 2022 modifiant le règlement (UE) no 1321/2014 en ce qui concerne la gestion du maintien de la navigabilité au sein d'un seul groupement économique de transporteurs aériens ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/1253 de la Commission du 19 juillet 2022 rectifiant le règlement (UE) no 748/2012 en ce qui concerne les dérogations à certaines exigences introduites par le règlement délégué (UE) 2022/201 ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/1254 de la Commission du 19 juillet 2022 modifiant le règlement (UE) 2015/640 en ce qui concerne l'introduction de nouvelles exigences de navigabilité supplémentaires ;
- Règlement délégué (UE) 2022/1358 de la Commission du 2 juin 2022 modifiant le règlement (UE) no 748/2012 en ce qui concerne la mise en œuvre d'exigences plus proportionnées pour les aéronefs utilisés pour l'aviation sportive et de loisir ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/1360 de la Commission du 28 juillet 2022 modifiant le règlement (UE) no 1321/2014 en ce qui concerne la mise en œuvre d'exigences plus proportionnées pour les aéronefs utilisés pour l'aviation sportive et de loisir ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/1361 de la Commission du 28 juillet 2022 modifiant le règlement (UE) no 748/2012 en ce qui concerne les tâches de certification, de supervision et de mise en application incombant aux autorités compétentes dans le cadre de la mise en œuvre des règles relatives aux organismes intervenant dans la conception et la production des aéronefs utilisés pour l'aviation sportive et de loisir ;
- Décision d'exécution (UE) 2022/2324 de la Commission du 23 novembre 2022 modifiant la décision 2008/294/CE afin d'y inclure des technologies et des mesures d'accès supplémentaires pour l'exploitation de services de communications mobiles à bord des aéronefs (services MCA) dans l'Union.

7. Opérations aériennes

Textes européens :

- Décision (UE) 2022/1256 du Conseil du 15 juillet 2022 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 226e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, de la convention relative à l'aviation civile internationale ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/2203 de la Commission du 11 novembre 2022 modifiant le règlement (UE) no 965/2012 en ce qui concerne l'applicabilité des exigences relatives à la localisation d'un aéronef en détresse ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/2502 de la Commission du 19 décembre 2022 rectifiant la version en langue française du règlement (UE) no 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

8. Sécurité de l'aviation civile et comptes rendus

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2022/3 de la Commission du 4 janvier 2022 rectifiant certaines versions linguistiques de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2015/1018 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) no 376/2014 du Parlement européen et du Conseil.

9. Sûreté aérienne

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2022/1174 de la Commission du 7 juillet 2022 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en ce qui concerne certaines mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Textes nationaux :

- Règlement ministériel du 25 février 2022 portant précision du descriptif du titre de circulation aéroportuaire et des catégories d'articles prohibés et réglementés à l'aéroport de Luxembourg ;
- Arrêté ministériel du 25 février 2022 portant abrogation de l'arrêté ministériel du 31 janvier 2012 portant précision du descriptif du titre de circulation aéroportuaire à l'aéroport de Luxembourg et précision des catégories d'articles prohibés applicables dans le cadre d'une demande en obtention d'une autorisation d'accès à l'aéroport de Luxembourg ;
- Arrêté ministériel du 2 mars 2022 portant nomination d'un membre du comité national de sûreté de l'aviation civile ;
- Arrêté ministériel du 25 mars 2022 portant nomination des membres de la Commission Spéciale d'Accès à l'Aéroport ;
- Arrêté ministériel du 29 mars 2022 modifiant l'arrêté ministériel du 7 décembre 2022 concernant la déclassification temporaire d'une zone au statut de zone délimitée en une zone publique pour la mise en place d'un centre de vaccination dans les locaux de Luxembourg Air Rescue ASBL ;
- Arrêté ministériel du 29 mars 2022 concernant la déclassification temporaire d'une zone au statut de zone délimitée en une zone publique dans le cadre de la fête annuelle du personnel de Luxembourg Air Ambulance S.A. ;
- Arrêté ministériel du 20 avril 2022 concernant la déclassification d'une zone au statut de zone de sûreté à accès réglementé en une zone publique ainsi que la classification d'une zone publique en une zone au statut de zone de sûreté à accès réglementé pour la création d'une plateforme de stockage dans le cadre de la construction d'un nouveau bâtiment dédié au CIS Findel ;
- Arrêté ministériel du 21 juin 2022 concernant la déclassification d'une zone de sûreté nationale en une zone publique dans le cadre du déplacement du parking du personnel vers le secteur Cargo Centre Ouest ;

- Arrêté ministériel du 6 juillet 2022 concernant la déclassification d'une zone de sûreté à accès réglementé en une zone publique dans le cadre des travaux de construction du nouveau bâtiment pour le centre d'incendie et de secours (CIS) Findel ;
- Arrêté ministériel du 24 août 2022 concernant la déclassification temporaire d'une zone de sûreté à accès réglementé en une zone publique dans le cadre d'une présentation au public des moyens aériens de l'Armée luxembourgeoise.

10. Aéronefs sans équipage à bord

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2022/525 de la Commission du 1^{er} avril 2022 rectifiant certaines versions linguistiques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.

Textes nationaux :

- Règlement ministériel du 10 juin 2022 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord du 12 au 14 juin 2022 à Luxembourg-Ville et à Dommeldange ;
- Règlement ministériel du 7 septembre 2022 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord du 13 au 17 septembre 2022 à l'occasion du Tour de Luxembourg.

11. Relations internationales

Textes européens :

- Décision (UE) 2022/322 du Conseil du 18 février 2022 relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant l'adoption d'amendements aux annexes 1, 6 à 10, 14 et 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale ;
- Décision no 1/2022 du comité mixte établi par l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part du 13 juin 2022 remplaçant l'annexe IV de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le gouvernement de l'Etat d'Israël, d'autre part ;
- Décision (UE) 2022/1643 du Conseil du 20 septembre 2022 relative à la signature, au nom de l'Union, de l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les Etats membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et l'Union européenne et ses Etats membres ;
- Décision NO 1/2022 du comité mixte des transports aériens Union européenne/suisse institué en vertu de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien du 24 novembre 2022 remplaçant l'annexe de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien ;
- Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé le 25 et 30 avril 2007 - Entrée en vigueur ;

- Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé le 25 et 30 avril 2007 - Entrée en vigueur

12. Transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2022/594 de la Commission du 8 avril 2022 modifiant le règlement (CE) no 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/862 de la Commission du 1^{er} juin 2022 modifiant le règlement (CE) no 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/2295 de la Commission du 23 novembre 2022 modifiant le règlement (CE) no 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union ;

13. Covid-19

Textes européens :

- Recommandation (UE) 2022/107 du Conseil du 25 janvier 2022 relative à une approche coordonnée en vue de faciliter la libre circulation en toute sécurité pendant la pandémie de COVID-19 et remplaçant la recommandation (UE) 2020/1475 ;
- Recommandation (UE) 2022/108 du Conseil du 25 janvier 2022 modifiant la recommandation (UE) 2020/1632 en ce qui concerne une approche coordonnée en vue de faciliter les déplacements en toute sécurité dans l'espace Schengen pendant la pandémie de COVID-19.

14. Guerre en Ukraine

- Règlement (UE) 2022/334 du Conseil du 28 février 2022 modifiant le règlement (UE) no 833/2014 du Conseil concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine ;
- Décision (PESC) 2022/335 du Conseil du 28 février 2022 modifiant la décision 2014/512/PESC concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine ;
- Règlement (UE) 2022/355 du Conseil du 2 mars 2022 modifiant le règlement (CE) no 765/2006 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Biélorussie ;
- Règlement (UE) 2022/398 du Conseil du 9 mars 2022 modifiant le règlement (CE) no 765/2006 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Biélorussie et de l'implication de la Biélorussie dans l'agression russe contre l'Ukraine ;

- Décision (PESC) 2022/399 du Conseil du 9 mars 2022 modifiant la décision 2012/642/PESC concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Biélorussie et de l'implication de la Biélorussie dans l'agression russe contre l'Ukraine ;
- Règlement (UE) 2022/576 du Conseil du 8 avril 2022 modifiant le règlement (UE) no 833/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine ;
- Règlement (UE) 2022/577 du Conseil du 8 avril 2022 modifiant le règlement (CE) no 765/2006 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Biélorussie et de l'implication de la Biélorussie dans l'agression russe contre l'Ukraine ;
- Règlement (UE) 2022/580 du Conseil du 8 avril 2022 modifiant le règlement (UE) no 269/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine ;
- Règlement (UE) 2022/625 du Conseil du 13 avril 2022 modifiant le règlement (UE) no 269/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine ;
- Règlement (UE) 2022/626 du Conseil du 13 avril 2022 modifiant le règlement (UE) 2022/263 concernant des mesures restrictives en réaction à la reconnaissance des zones des oblasts ukrainiens de Donetsk et de Louhansk non contrôlées par le gouvernement et à l'ordre donné aux forces armées russes d'entrer dans ces zones ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/1446 du Conseil du 1^{er} septembre 2022 mettant en œuvre le règlement (UE) no 269/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine ;
- Décision (PESC) 2022/1447 du Conseil du 1^{er} septembre 2022 modifiant la décision 2014/145/PESC concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/1501 du Conseil du 9 septembre 2022 mettant en œuvre le règlement (UE) no 208/2014 concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes eu égard à la situation en Ukraine ;
- Décision (UE) 2022/1500 du Conseil du 9 septembre 2022 relative à la suspension intégrale de l'application de l'accord entre la Communauté européenne et la Fédération de Russie visant à faciliter la délivrance de visas aux citoyens de l'Union européenne et de la Fédération de Russie ;
- Décision (PESC) 2022/1507 du Conseil du 9 septembre 2022 modifiant la décision 2014/119/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes au regard de la situation en Ukraine ;
- Règlement d'exécution (UE) 2022/1529 du Conseil du 14 septembre 2022 mettant en œuvre le règlement (UE) no 269/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine ;
- Décision (PESC) 2022/1530 du Conseil du 14 septembre 2022 modifiant la décision 2014/145/PESC concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine ;

- Règlement d'exécution (UE) 2022/1501 du Conseil du 9 septembre 2022 mettant en œuvre le règlement (UE) no 208/2014 concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes eu égard à la situation en Ukraine.