



DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

TABLE DES MATIÈRES

ABRÉVIATIONS	4
CHAPITRE 1 : INTRODUCTION	5
1.1 Objet et portée du présent rapport	5
CHAPITRE 2: GOUVERNANCE ET FONCTIONS TRANSVERSALES	6
2.1 La Direction	6
2.2 Direction technique	7
2.3 Direction administrative	8
2.4 Communication	8
2.4.1 Amélioration du site Internet	8
2.4.2 Promotion des réseaux sociaux	8
2.5 Digitalisation et Transformation numérique	8
2.6 Qualité et Compliance	9
CHAPITRE 3 : CERTIFICATION ET SUPERVISION SÉCURITÉ AÉRIENNE	10
3.1 Gestion Sécurité et Traitement des Incidents	10
3.1.1 Responsabilités du département	10
3.1.2 Évènements de sécurité	10
3.1.3 Accidents	11
3.1.4 Supervision des systèmes de compte-rendu des organisations	11
3.1.5 Promotion de la sécurité	11
3.1.6 Sécurité des opérateurs aériens étrangers : programme SAFA/SACA	11
3.2 Cybersécurité	12
3.3 Opérations Aériennes	13
3.4 Navigabilité des Aéronefs	17
3.4.1 Immatriculations	17
3.4.2 Agréments de navigabilité	18
3.4.3 Revues de la navigabilité et inspections	19
3.4.4 Examens Part-66 AML	19
3.5 Département des Espaces Aériens, Aérodromes et ATM/ANS	20
3.6 Licences du Personnel	22
3.6.1 Licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs ultra-léger motorisé et des parachutistes	22
3.6.2 Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne	22
3.6.3 Organismes de formation approuvés (ATO)	23
3.6.4 Organismes de formation déclarés (DTO)	24
3.6.5 Structures médicales	24
3.6.6 Validations et transferts de licences étrangères	25
3.6.7 Certificats de membres d'équipage de cabine	26
3.6.8 Licences de mécaniciens d'avion (AML)	26
3.6.9 Licences de contrôleurs aériens (ATCO)	26
3.6.10 Certification et évaluation récurrente des FSTD au Luxembourg	26
3.7 Département UAS (Drones) et Nouvelles Technologies	27
3.7.1 Enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord	27
3.7.2 Déclaration d'exploitation conformément à des opérations standards	27
3.7.3 Formation et réalisation des examens pour les pilotes	27
3.7.4 Création et suivi des zones géographiques UAS sur l'outil Géoportail	28
3.7.5 Délivrance d'autorisations opérationnelles dans la catégorie SPECIFIC	28
3.7.6 C-UAS	28



CHAPITRE 4 : SUPERVISION DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE	29
4.1 Volet national	29
4.1.1 Le département Sûreté	29
4.1.2 Programme National de Contrôle de la Qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ)	30
4.1.3 Comité National de la Sûreté de l'Aviation Civile (CONATSAC) et Comité de Sûreté Aéroportuaire (CSA)	30
4.2 Volet international	31
4.2.2 Programme universel d'audits de sûreté de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI/ICAO) – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)	31
4.2.3 Comité « Aviation Security » de l'Union Européenne (AVSEC)	31
CHAPITRE 5 : ENVIRONNEMENT	32
CHAPITRE 6 : AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET RELATIONS INTERNATIONALES	33
6.1 Relations bilatérales	33
6.2 Autorisations administratives	33
6.2.1 Autorisations administratives pour travail aérien et manifestations aériennes	33
6.2.2 Autorisations administratives pour droits de trafic	33
CHAPITRE 7 : RÉGLEMENTATION ET AFFAIRES JURIDIQUES	34
7.1 Travaux législatifs et réglementaires	34
7.2 Volet contentieux et plaintes	35
7.3 Avis juridiques et divers	36
ANNEXE : Textes européens et nationaux publiés en 2025	37
1. Facilitation	37
2. Ciel unique européen, Utilisation de l'espace aérien et contrôleurs aériens	37
3. Aéroports	38
4. Personnel navigant	38
5. Navigabilité des aéronefs	39
6. Opérations aériennes	39
7. Sûreté aérienne	39
8. Aéronefs sans équipage à bord	40
9. Relations internationales	40
10. Aviation étatique	41
11. Environnement	42
12. Sécurité de l'information	42
13. Transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation	42
14. Guerre en Ukraine	43
15. Divers	43



ABRÉVIATIONS

AET	Administration des enquêtes techniques
ALSA	Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne
AME	AeroMedical Examiner
AML	Aircraft Maintenance Licence
ANA	Administration de la Navigation Aérienne
AOC	Air Operator Certificate / Certificat de transporteur aérien
ATCO	Air Traffic Controller
ATM	Air Traffic Management
ATO	Approved Training Organisation / Organisme de formation approuvé
AVSEC	Aviation Security
CONATSAC	Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile
CSA	Comité de Sûreté Aéroportuaire
DAC	Direction de l'aviation civile
DTO	Declared Training Organisation / Organisme de formation déclaré
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 Coordination 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
ICAO / OACI	International Civil Aviation Organization / Organisation de l'Aviation Civile Internationale
LFTA	Luxembourg Flight Training Academy asbl
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre / Centre de contrôle en route de Maastricht
NSA / ANS	National Supervisory Authority / Autorité Nationale de Surveillance
OPS	Opérations aériennes
PNCQ	Programme National de Contrôle de Qualité
PSA	Programme de Sûreté de l'Aéroport
SACA	Safety Assessment of Community Aircraft
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft
SMA	Section de Médecine Aéronautique
SES	Single European Sky



CHAPITRE 1 : INTRODUCTION

1.1 Objet et portée du présent rapport

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

Le présent rapport reflète les activités et missions de la Direction de l'aviation civile (DAC) 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 et étatiques au Luxembourg pour l'année 2025.

Le rapport contient des informations notamment sur :

- les inspections, audits, contrôles, tests et certifications réalisés par la DAC en collaboration avec l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) des acteurs nationaux ;
- les événements de sécurité et les traitements des incidents ;
- l'analyse faite de la sécurité aérienne et le suivi qui en est assuré ;
- 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 et
- 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.

Le présent rapport peut également être consulté sur le site internet <https://dac.gouvernement.lu>



CHAPITRE 2: GOUVERNANCE ET FONCTIONS TRANSVERSALES

2.1 La Direction

Au-delà du changement de direction intervenu en 2025, deux évolutions structurelles majeures ont marqué l'année : la création de deux cellules dédiées, respectivement à la cybersécurité et à l'environnement. Cette évolution stratégique reflète l'importance croissante de la sécurité de l'information dans le secteur de l'aviation civile, ainsi que l'engagement du Luxembourg en faveur de la décarbonation de l'écosystème aérien.

La Direction représente le Grand-Duché de Luxembourg au sein des principaux organes de gouvernance de l'aviation civile, notamment :

- l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI/ICAO) ;
- la session plénière de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC/ECAC) ;
- le Management Board de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA/EASA) ;
- le Provisional Council d'Eurocontrol ;
- les réunions informelles des Directeurs généraux de l'aviation civile au niveau de l'Union européenne et
- le Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) Council, dont le Grand-Duché de Luxembourg a assuré la présidence en 2025.

L'année 2025 aura marqué une étape clé, avec le lancement des préparatifs du déménagement de la DAC vers le Skypark et la mise en place d'un comité de pilotage dédié. Une nouvelle page s'ouvre ainsi, avec l'emménagement prévu au Skypark Business Center fin 2026.

Par ailleurs, en présence de la ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Yuriko Backes, nous avons eu le privilège d'accueillir en juin 2025 un événement historique : le tout premier atterrissage d'un avion entièrement électrique à usage commercial, le C300 de Beta Technologies, à l'aéroport du Findel.

Enfin, l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de drone se poursuit. Face aux difficultés récurrentes liées à l'interprétation et à la complexité de la réglementation européenne relative aux drones, le Luxembourg est intervenu lors de la réunion informelle des Directeurs généraux de l'aviation civile de l'Union européenne afin d'inviter la Commission européenne à clarifier et à simplifier le cadre législatif applicable aux drones.



2.2 Direction technique

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

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

- Navigabilité ;
- Opérations aériennes ;
- Licences / Médical ;
- Contrôle trafic aérien / Espaces aériens / Aérodrome ;
- Drones et Nouvelles Technologies et
- la cellule Cybersécurité (créée en 2025).

Bien qu'il ne soit pas sous la réglementation EASA, le département Aviation étatique est aussi coordonné par le Directeur technique en étroite concertation avec la Direction administrative.

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

- membre de l'EASA Member States Advisory Body (MAB) ;
- membre suppléant de l'EASA Management Board ;
- membre du FABEC Council ;
- membre du FABEC 4 Committees et
- Commission Européenne : EASA Committee, comité de comitologie avec la Commission Européenne dans le domaine de l'aviation civile.

En 2025, la Direction technique a pris en charge :

- la présidence du FABEC pour le Luxembourg ;
- l'assistance pour la mise en place de la vision stratégique « Digitalisation » avec le logiciel « Centrik » et guichet.lu pour les drones et licences ;
- la révision et l'acceptation du plan de performance 4^e période (RP4) avec la Commission Européenne ;
- la poursuite de la mise en place du « Search and Rescue » : accompagnement du Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS) et transfert de responsabilité de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) vers le CGDIS et
- la création d'une cellule dédiée à la cybersécurité et l'EASA Part-IS.



2.3 Direction administrative

La coordination et la mise en œuvre des mesures restrictives européennes pour le secteur de l'aviation civile sont assurés par la Direction administrative en étroite concertation avec les entités européennes et nationales afin de garantir une application cohérente des sanctions.

La Direction administrative assure également la coordination du processus d'évaluation initiale et continue de la capacité financière des transporteurs aériens luxembourgeois¹ détenteurs d'une licence d'exploitation aux termes du règlement (CE) 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

Conformément à l'article 18 de loi 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, la DAC continue de recourir à des experts de l'ALSA, lesquels agissent sous la supervision de la DAC.

2.4 Communication

2.4.1 Amélioration du site Internet

Après les restructurations majeures réalisées en 2023 et les améliorations continues apportées en 2024, la cellule Communication a poursuivi en 2025 l'optimisation du site web de la DAC. Les efforts se sont concentrés sur la continuité du travail engagé : simplification supplémentaire des démarches, clarification du parcours utilisateur et mise à jour régulière des contenus.

La digitalisation des formulaires, amorcée en 2023 et largement développée en 2024, a encore progressé en 2025 : l'ensemble des démarches principales est désormais accessible en ligne via guichet.lu, renforçant l'accessibilité et la cohérence du service public.

2.4.2 Promotion des réseaux sociaux

En 2025, la cellule Communication a poursuivi la stratégie pluriannuelle initiée en 2023 sur les réseaux sociaux. Grâce à cette continuité et à une présence accrue sur les différentes plateformes, la DAC a enregistré une croissance stable du nombre de followers et un engagement renforcé du public.

L'objectif reste de maintenir cette progression, d'élargir l'audience et d'assurer une information régulière, claire et accessible sur les activités de la DAC.

2.5 Digitalisation et Transformation numérique

L'équipe informatique a poursuivi en 2025 ses efforts pour garantir la continuité de la transformation numérique de l'administration tout en renforçant l'efficacité opérationnelle. A la suite d'un départ volontaire, le recrutement d'un nouveau responsable Digitalisation et Transformation numérique a permis d'assurer une transition fluide dans le pilotage des activités de Digitalisation.

L'année a été marquée par l'extension des procédures électroniques dématérialisées, offrant au public des démarches simplifiées et entièrement numériques. Cette évolution inclut désormais la dématérialisation des procédures additionnelles, renforçant ainsi la cohérence des services numériques dans l'industrie aéronautique nationale. L'automatisation du processus de « Type Rating Revalidation » pour les principaux acteurs

1 8 transporteurs depuis 2025



nationaux illustre concrètement cette dynamique, contribuant à la modernisation et à la fluidification des échanges administratifs. Par ailleurs, plusieurs démarches digitales relatives à la thématique des drones via l'assistant MyGuichet ont été adaptées ou créées pour refléter les modifications réglementaires, notamment pour automatiser le paiement.

Le département a également poursuivi sa préparation active à l'intégration au « Trusted Repository for Aviation Certificates Europe ; TRACE » de l'EASA, une étape clé vers une interopérabilité européenne accrue dans le domaine de l'aviation civile.

Enfin, l'équipe a pris part au projet « Zesumme Vereinfachen », la plateforme nationale de simplification administrative participative, contribuant à la promotion des principes « Digital by Default » et « Once Only », piliers d'une administration moderne, proactive et centrée sur les besoins des usagers.

2.6 Qualité et Compliance

Suite à l'établissement du certificat ISO9001:2015 pour la DAC en 2019, le certificat a été renouvelé en 2025.

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.

Dans son rôle de coordonnateur national de la surveillance continue (« National Continuous Monitoring Coordinator » ; NCMC), la cellule gère tous les contacts avec l'ICAO qui ont trait au « Universal Safety Oversight Audit Programme » (USOAP) et s'occupe de la « continuous monitoring approach » (CMA) et des outils informatiques connexes. La cellule Qualité et Compliance a été informée de la tenue d'un audit ICAO USOAP CMA au mois de juin 2026 au Luxembourg et a lancé les préparations y relatives courant 2025.

Le Luxembourg a eu l'honneur d'accueillir le NCMC néerlandais en décembre 2025 afin de bénéficier d'un retour d'expérience de celui-ci concernant les audits USOAP d'ICAO.

Audits internes

La cellule a continué les démarches de standardisation visant une application uniforme à travers toute la DAC. En 2025, la cellule a procédé en total à quatre audits internes dans les domaines :

- des inspections au sol (RAMP) ;
- des services de la navigation aérienne (ANS) ;
- des contrôleurs de la navigation aérienne (ATCO) et
- des simulateurs de vol (FSTD).

Le responsable Qualité et Compliance suit les constatations identifiées lors des audits internes et valide les actions correctives apportées par les départements concernés.

Audits externes

La cellule assure également le suivi des constatations relevées par l'EASA et l'ICAO et adressées à la DAC. Aucun audit externe de la part de l'EASA ou de l'ICAO a eu lieu en 2025.



CHAPITRE 3 : CERTIFICATION ET SUPERVISION SÉCURITÉ AÉRIENNE

3.1 Gestion Sécurité et Traitement des Incidents

3.1.1 Responsabilités du département

Le département Sécurité est chargé d'assurer la collecte, le suivi et l'analyse des comptes-rendus d'évènements 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.

3.1.2 Évènements de sécurité

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

- l'entrée dans la base de données nationale ;
- la fusion entre rapports initiaux/rapports de suivi, et entre rapports issus de différentes organisations mais concernant le même évènement ;
- la vérification et, si nécessaire, la complétion et la correction des données ;
- l'évaluation des risques et la catégorisation selon des « safety issues » potentielles et
- le téléchargement dans la base de données européenne « European Central Repository » (ECR).

Comme la très grande majorité de ces rapports sont issus d'organisations dotées d'un système de gestion de la sécurité, celles-ci procèdent à une investigation plus ou moins poussée dont ils communiquent le résultat à la DAC au moyen de rapports de suivi qui sont également vérifiés et évalués. Dans la plupart des cas, ces investigations sont satisfaisantes. Pour quelques incidents individuels, la DAC a jugé les investigations et les actions correctives de l'organisation concernée comme insuffisantes et le département Sécurité a engagé un suivi détaillé.

Plus de 12.200 entrées ont été enregistrées dans la base de données nationale des évènements pour l'année 2025. Ce nombre se compose de 5.375 notifications initiales et de plus de 6.800 rapports de suivi. Ces nombres constituent une légère augmentation, de l'ordre de 6 %, par rapport à 2024.

L'analyse annuelle de la sécurité a abouti à la publication du rapport annuel de sécurité aérienne :

[annual-safety-review-2024.pdf](#)



3.1.3 Accidents

Les investigations des accidents et incidents graves sont du ressort de l'Administration des enquêtes techniques (AET). Le département Sécurité de la DAC assure la liaison avec l'AET, dans le double but d'assister leur investigation et d'évaluer si des mesures immédiates sont nécessaires pour garantir la sécurité aérienne. Pour les trois accidents survenus au Luxembourg en 2025, un représentant du département s'est déplacé sur le lieu de l'accident.

3.1.4 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 aux départements de la DAC dédiés à la supervision des domaines spécifiques (développés plus en détail dans la section suivante). 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 inspections ainsi que le suivi des éventuels plans d'actions correctives. En 2025, des auditeurs du département Sécurité ont participé à des audits et inspections d'un fournisseur de services de navigation aérienne, de deux opérateurs aériens et d'une « Combined Airworthiness Organisation » (CAO). Deux représentants ont également assisté à un exercice d'urgence à l'aéroport de Luxembourg.

3.1.5 Promotion de la sécurité

Le département Sécurité a participé à deux réunions d'opérateurs aériens nationaux et à un « Safety Seminar » à l'intention de pilotes privés.

3.1.6 Sécurité des opérateurs aériens étrangers : programme SAFA/SACA

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

Ces inspections au sol d'avions étrangers sont limitées à une évaluation par sondage et ne peuvent pas se substituer à la surveillance par l'Autorité réglementaire appropriée. L'atout principal de ce programme est la mise en commun des inspections et le partage des résultats des inspections par les 52 Etats participants, permettant ainsi de cibler rapidement les inspections sur des opérateurs soupçonnés d'être moins sûrs.

Les inspections communes des Etats Benelux, initiées en décembre 2024 avec des inspections aux aéroports de Maastricht/Aachen (NL) et Liège (B), ont continué avec des inspections communes par des inspecteurs belges, néerlandais et luxembourgeois à l'aéroport de Luxembourg en février 2025.

À l'aéroport de Luxembourg, 44 inspections ont été effectuées sur 40 opérateurs différents, assurant ainsi une distribution très large de ces inspections. Le nombre et la sévérité des non-conformités constatées ont augmenté par rapport aux années précédentes. Comme les années précédentes, certaines inspections étaient accompagnées de tests inopinés d'alcoolémie sur membres d'équipage, réalisés par la Police Grand-Ducale dans le cadre d'inspections communes.

Le groupe de travail RAMP NEXTGEN de l'EASA, chargé d'élaborer le concept futur de ce programme, a continué ses travaux avec la participation d'un représentant du département Sécurité à une réunion en personne et une réunion virtuelle.

Pour maintenir leur qualification, les inspecteurs doivent entre autres suivre une formation récurrente tous les 3 ans et se soumettre à une évaluation périodique tous les 3 ans. Tous les inspecteurs qualifiés ont participé à une formation récurrente organisée en interne à la DAC en novembre 2025. Pour compenser le départ d'un inspecteur, un nouveau candidat inspecteur a accompli sa formation initiale.



3.2 Cybersécurité

L'année 2025 a été marquée par une évolution structurelle majeure pour la DAC avec la création d'une cellule Cybersécurité dédiée. Détachée du département Digitalisation et Transformation numérique, cette nouvelle entité est désormais directement rattachée à la Direction technique. Ce repositionnement stratégique souligne l'importance croissante de la sécurité de l'information et renforce notre rôle de supervision indépendante face aux menaces numériques pesant sur l'écosystème aérien luxembourgeois.

L'équipe Cybersécurité s'est mobilisée autour de deux axes principaux : la conformité interne et la supervision des entités régulées.

En matière de conformité interne, les travaux de rédaction et de structuration de notre Système de Management de la Sécurité de l'Information (ISMS) se sont poursuivis tout au long de l'année, bâtissant sur les fondations posées en 2024. Afin de garantir un haut niveau d'expertise et de pédagogie lors de nos futures interventions, le Responsable de la Sécurité des Systèmes d'Information (« Chief Information Security Officer » ; CISO) a participé avec succès à la formation spécialisée « Train The Trainer » dispensée par l'EASA.

Sur le plan de la supervision nationale, l'entrée en vigueur progressive de la réglementation Part-IS a mobilisé d'importantes ressources. Nous avons franchi une étape clé avec la réception des premiers « Information Security Management Manuals » (ISMM) soumis par les opérateurs luxembourgeois. La cellule procède actuellement à une analyse détaillée de ces manuels de gestion de la sécurité de l'information afin de les valider officiellement, conformément aux exigences européennes.

L'année 2025 a également été caractérisée par une approche novatrice et transversale de la sécurité. Plusieurs audits conjoints ont été menés avec succès en collaboration étroite avec le département Sûreté. Cette synergie a permis d'évaluer de manière plus globale et cohérente la résilience des opérateurs face aux risques physiques et logiques.

Sur la scène internationale, la DAC a maintenu son engagement actif au sein de la communauté de la cybersécurité aérienne. Notre leadership du groupe de travail 3 (WG#3) au sein du « Network of Cybersecurity Analysts » (NoCA) s'est concrétisé par des avancées significatives. Les travaux de ce groupe ont notamment abouti à la rédaction d'un premier projet (draft) de lignes directrices concernant la gestion des incidents cyber, un outil essentiel pour harmoniser les pratiques au niveau européen.

Enfin, notre collaboration avec l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) s'est poursuivie au travers d'échanges réguliers. Cette coordination reste indispensable pour assurer l'alignement de nos actions avec la future transposition nationale de la directive NIS2, garantissant ainsi un cadre réglementaire cohérent pour l'ensemble du secteur de l'aviation civile.



3.3 Opérations Aériennes

Ce département assure la certification et supervision des exploitants aériens commerciaux et privés au moyen d'avions, hélicoptères et ballons. Il a la 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 2025, 8 compagnies titulaires d'un « Air Operator Certificate » (AOC) permettant d'effectuer du transport aérien commercial (CAT), ce qui représente une augmentation d'1 compagnie par rapport à 2024 :

N° AOC	EXPLOITANT	FLOTTE AU 31.12.2025
L-01	Luxair S.A.	4 Boeing 737-700 4 Boeing 737-800 2 Boeing 737-8 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.	3 Airbus A318/9 2 Boeing 737 7 Bombardier Global Express/6000 2 Bombardier Global 7500 1 Bombardier Challenger 350 1 Cessna 680A 1 Dassault Falcon 6X 4 Dassault Falcon 7X/8X 3 Dassault Falcon 2000 2 Dassault Falcon 900 1 Embraer E505 2 Embraer E550/545 1 Gulfstream G550 4 Gulfstream G650 1 Gulfstream G600 1 Gulfstream G700 1 Pilatus PC24
L-07	LAS (Luxembourg Air Services S.A.)	3 Bombardier Learjet 45 2 Bombardier Challenger 605 4 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptères) 6 Airbus H145 (hélicoptères)
L-12	Luxaviation S.A.	1 Cessna 510 1 Dassault Falcon 8X 1 Dassault Falcon 900 1 Embraer 135BJ
L-13	Flying Group Lux S.A.	2 Dassault Falcon 900 1 Cessna C525B 7 Pilatus PC24
L-14	Jetfly Aviation S.A.	1 Dassault Falcon 7X 16 Pilatus PC12 15 Pilatus PC24
L-17	Sparfell Luxembourg S.A.	1 Gulfstream G500

Tableau 1 – Flotte des exploitants aériens commerciaux au 31/12/2025



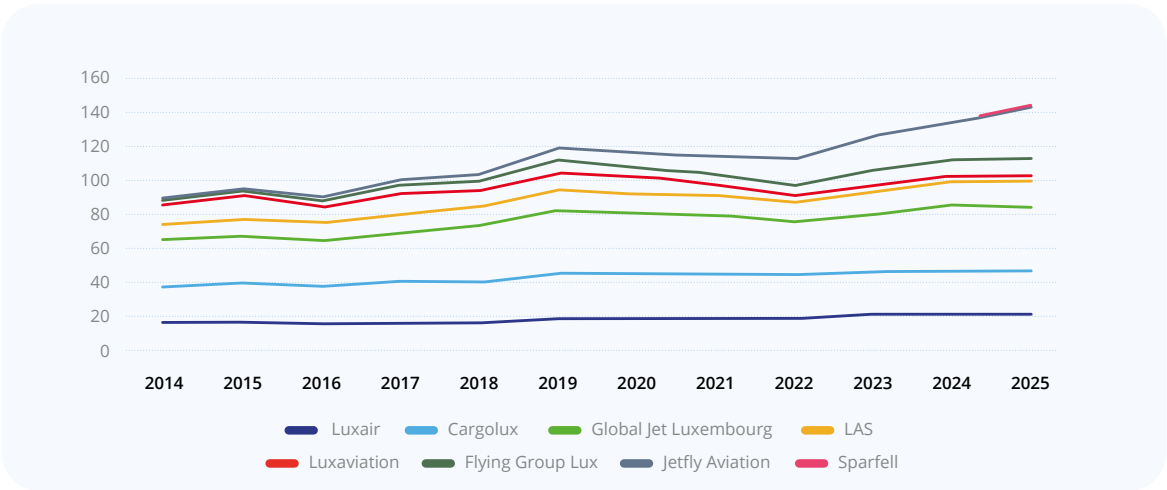


Figure 1 – Graphe représentant la variation de la flotte des exploitants aériens commerciaux

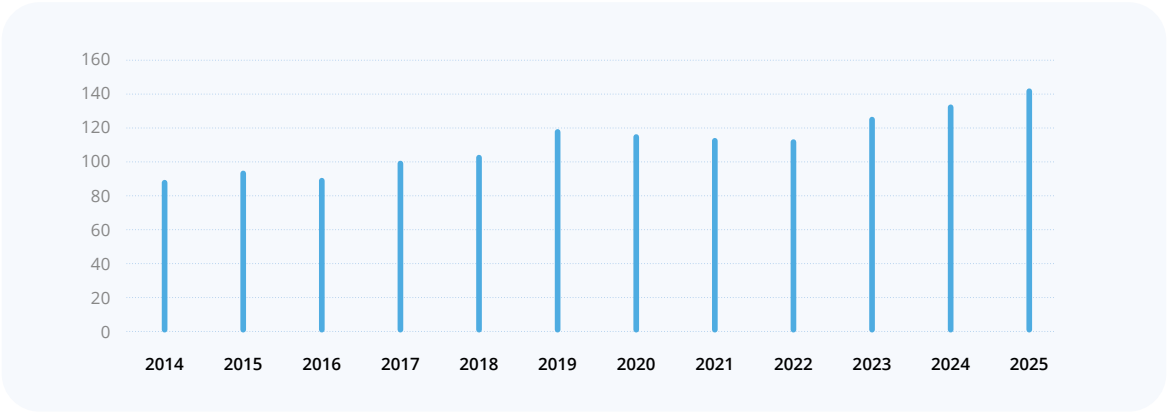


Figure 2 – Graphe représentant la variation de la flotte des exploitants aériens commerciaux sous forme d'histogramme



Au niveau des mouvements d'avions, nous avons eu en 2025 :

N° AOC	EXPLOITANT	MOUVEMENT
L-06	Global Jet Luxembourg S.A.	Ajout d'1 Airbus A319 Ajout d'1 Bombardier Global 7500 Ajout d'1 Cessna 680A Ajout d'1 Embraer 545 Ajout d'1 Gulfstream G700 Ajout d'1 Dassault F6X Retrait d'1 Airbus A319 Retrait d'1 Bombardier Global Express Retrait d'1 Bombardier Global 7500 Retrait d'1 Dassault F7X Retrait d'1 Dassault F900 Retrait d'1 Dassault F2000 Retrait d'1 Gulfstream G650
L-07	LAS (Luxembourg Air Services S.A.)	Ajout de 2 Airbus H145 (hélicoptères) Retrait d'1 MDHI Explorer MD900/902 (hélicoptère)
L-12	Luxaviation S.A.	Ajout d'1 Cessna 510
L-14	Jetfly Aviation S.A.	Ajout d'1 Dassault F7X Ajout d'1 Pilatus PC24 Ajout de 5 Pilatus PC12
L-17	Sparfell Luxembourg S.A.	Nouvel AOC Ajout d'1 Gulfstream G500

Tableau 2 – Mouvements de flotte en 2025

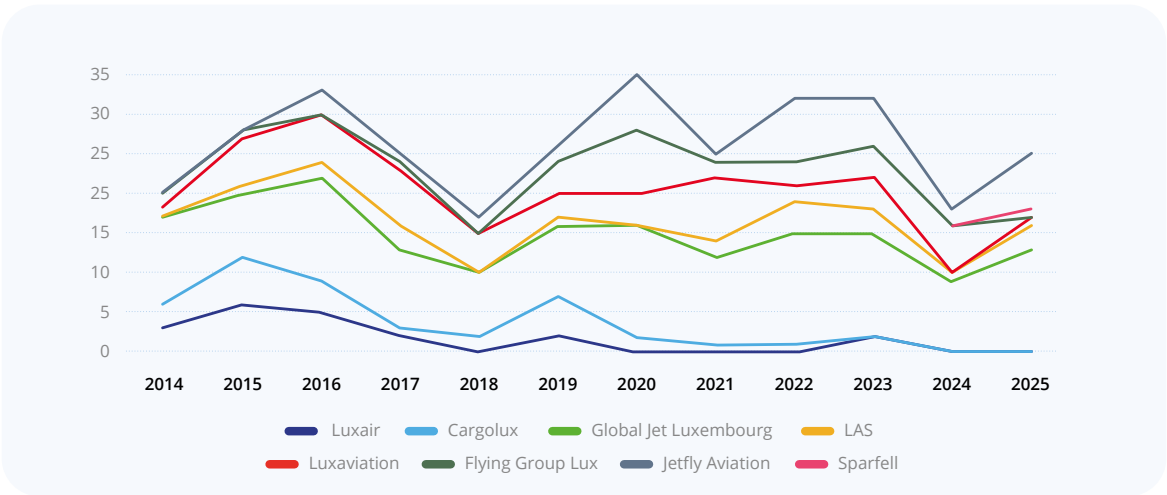


Figure 3 – Graphe représentant les mouvements dans la flotte des exploitants aériens commerciaux

Pour mener à bien la supervision de ces organismes AOC, 4 audits (d'une durée moyenne de 4 jours) ont été réalisés et 121 manuels d'exploitation ont été analysés et/ou approuvés par le département.

De plus, 84 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 l'amendement suivant à la réglementation européenne : règlement d'exécution (UE) 2024/2076 de la Commission du 24 juillet 2024 modifiant et rectifiant le règlement (UE) n° 965/2012.



Activité spécialisée (SPO)

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 6 dossiers d'exploitants SPO étrangers effectuant du SPO pas à haut risque au Luxembourg. Nous avons également réalisé 1 audit SPO d'une durée de 2 à 3 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 18 aéronefs complexes qui sont déclarés par des exploitants luxembourgeois au 31 décembre 2025. Nous n'avons pas réalisé d'inspection sur ces aéronefs en 2025.

Matières dangereuses (DG)

Au niveau matières dangereuses, 202 approbations ont été délivrées et plusieurs modules de cours ont été analysés et/ou approuvés.

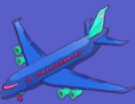
Autres

Nous avons organisé deux sessions d'information « Operators Meeting » pour supporter les exploitants AOC dans leurs activités.

Dans le cadre des activités de l'EASA, nous avons contribué aux groupes d'experts sur les limitations de temps de vol et sur les opérations en cabine.

Certains inspecteurs ont participé à un atelier sur l'aviation d'affaire rassemblant les autorités, l'EASA et l'industrie.

Nous avons également participé à une inspection de standardisation de l'autorité irlandaise.



3.4 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 a aussi la 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.

3.4.1 Immatriculations

Le relevé luxembourgeois des aéronefs comprend actuellement 297 aéronefs, donc 7 aéronefs de plus que 2024.

Le nombre de dossiers traités en 2025 était de 69 (38 opérations d'immatriculation et 31 opérations de radiation), un chiffre décroissant par rapport à 2024.

La répartition des immatriculations se fait selon le graphique suivant :

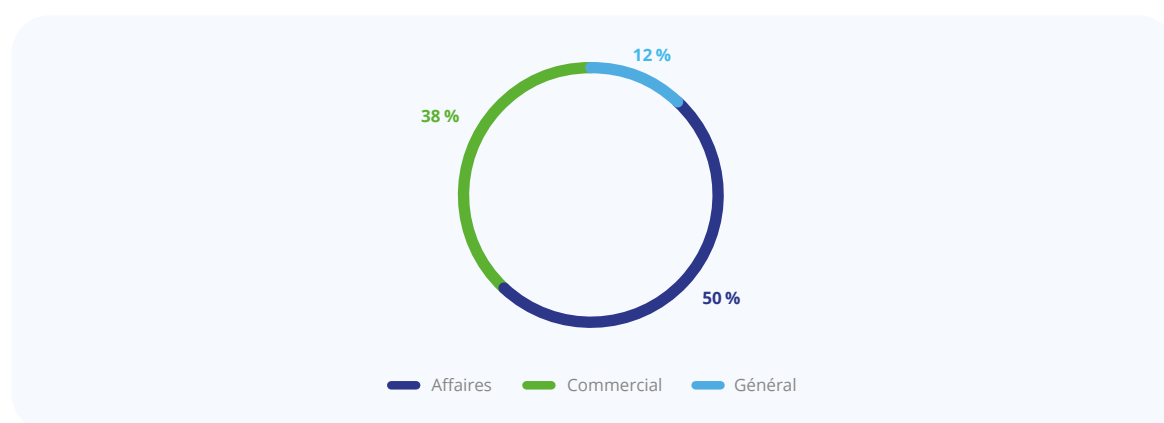


Figure 4 – Aéronefs immatriculés au 31/12/2025 Répartition des aéronefs par catégorie d'exploitation (en %)

Quant à la répartition des différentes catégories d'activité par rapport à 2024 on peut constater que le secteur de l'aviation d'affaires a légèrement diminué, comparé au transport commercial, tandis que le secteur de l'aviation générale est resté constant.



Quant à l'émission de certificats en 2025, nous notons que 101 dossiers ont été traités suivant la répartition suivante :

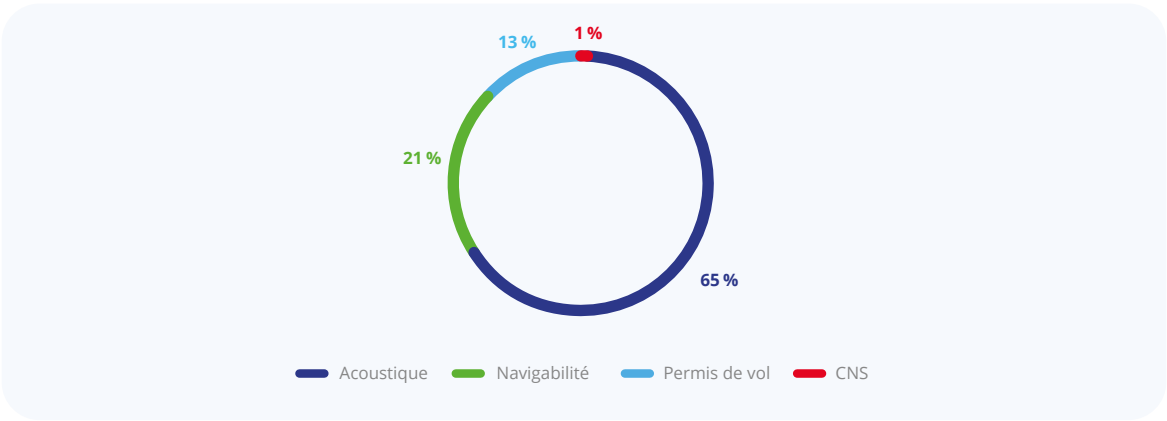


Figure 5 – Répartition des certificats émis en 2025 (en %)

L'émission de certificats acoustiques et de permis de vol a augmenté par rapport à l'année précédente, tandis que l'émission de certificats de navigabilité a diminué. Un certificat de navigabilité spécial a été émis en 2025.

3.4.2 Agréments de navigabilité

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

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

SOCIÉTÉ	N° D'AGRÉEMENT
Luxair S.A.	LU.CAMO.01
Cargolux Airlines International S.A.	LU.CAMO.02
Vallair Asset Solutions Sarl	LU.CAMO.03
Aquarius Aerial Firefighting S.A.R.L.	LU.CAMO.04 ²
Global Jet Luxembourg S.A.	LU.CAMO.06
Luxembourg Air Ambulance S.A.	LU.CAMO.07
Luxaviation S.A.	LU.CAMO.12
Jetfly Aviation S.A.	LU.CAMO.14
Sparfell Luxembourg S.A.	LU.CAMO.17 ³

2 Agrément délivré en février 2025
3 Agrément délivré en septembre 2025



- 4 organismes de maintenance agréés pour l'entretien d'avions lourds, dont 1 pour l'entretien d'hélicoptères, et 1 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
Luxembourg Air Ambulance S.A.	LU.145.0009
Euro-Composites S.A.	LU.145.0010
Global Jet Luxembourg S.A.	LU.145.0011

- 1 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 1 société agréée (Partie 21/POA) pour la production de matériels aéronautiques :

SOCIÉTÉ	N° D'AGRÉMENT
Euro-Composites S.A.	LU.21G.01

3.4.3 Revues de la navigabilité et inspections

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

3.4.4 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, trois sessions d'examens en catégorie B1 et B2 ont été organisées en 2025.



3.5 Département des Espaces Aériens, Aérodomes et ATM/ANS

Le département se compose des trois services suivants :

- Espace aérien ;
- Aérodomes et
- ATM/ANS (« Air Traffic Management » / Autorité Nationale de Surveillance).

Les dossiers dont le service Aérodomes a été saisi en 2025 peuvent être ventilés comme suit :

- atterrissages hors aérodom (5) ;
- analyses d'impact d'implantation de nouveaux bâtiments (8) ;
- analyses d'impact d'implantation de grues (53) et
- analyse d'impact de stations GSM (9).

Ce service est fortement engagé dans le cadre de la politique gouvernementale de développement des énergies renouvelables avec l'émission de 69 analyses de l'impact d'implantation de nouveaux sites de parcs éoliens sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Dans le cadre de sa mission de supervision des aérodomes en application des dispositions du règlement (CE) n° 2018/1139 et son acte d'exécution associé (EU) 139/2014, la DAC a veillé à la conformité de l'aéroport international de Luxembourg (ELLX – Findel). Cette vérification s'est faite sur deux audits de 3 jours, complétés par une inspection dédiée sur site.

Une inspection d'hélistation a également été réalisée au Centre Hospitalier de Luxembourg.

Par ailleurs, de nombreuses réunions techniques avec l'aéroport ont également eu lieu en 2025, notamment pour assurer le suivi de projets d'infrastructure tels que l'installation de panneaux photovoltaïques sur le bâtiment SIS et la mise en place de points d'arrêt intermédiaires sur les taxiways.

Depuis le début de l'année de 2025, le département participe également à l'implémentation du nouveau cadre réglementaire européen relatif aux prestataires de services d'assistance aux aéronefs (ground-handling) qui sera applicable au Grand-Duché de Luxembourg à partir de 2028. Les travaux préparatoires sont déjà en cours et les activités de supervision débiteront dans les années 2026 et 2027.

Le service Espace aérien traite quotidiennement le volet technique concernant les demandes de lâchers de ballons, feux d'artifice, show laser, entre autres. Le nombre exact de dossiers traités en collaboration étroite avec le bureau des autorisations administratives se trouve sous le volet 6.2. Autorisations administratives de ce rapport.

Toujours dans ces missions, le département a participé à 13 réunions AIP WG ayant comme objectif la mise à jour hebdomadaire du eAIP Belgium & Luxembourg. Toutes ces réunions sont exécutées avec la participation d'1 inspecteur ATM/ANS et/ou Aérodomes en stricte coopération avec l'ANA.

Dans le cadre de supervision ATM/ANS, 4 audits et 1 inspection ont été effectués auprès de l'ANA qui portaient sur les sujets suivants :

- EOSM Questionnaire ;
- ATFM, ATM Security and PBN ;
- CNS, Changes and Service Provision ;
- AIS, Occurrence Reporting and Part.PERS et
- RBO, follow-up of open findings/CAPs.



Lors de ses activités de supervision continue de l'ANA :

- un total de 25 findings (15 non-conformités de niveau 2) a été identifié par rapport à la réglementation européenne en vigueur et
- un total de 38 changements sur les systèmes fonctionnels et 25 changements concernant les systèmes de management a été notifié à la DAC, en tant qu'autorité compétente ATM/ANS.

Toujours dans le cadre de la supervision de l'ANA, plusieurs réunions de travail entre les deux administrations ont aussi eu lieu pendant l'année.

Dans le cadre de la supervision de MUAC, le Luxembourg a participé activement aux réunions de coopération des NSA des pays du Benelux et de l'Allemagne au sein du « 4 States NSA Committee ». Ce comité des quatre autorités est responsable de la supervision de MUAC dans le cadre des législations du ciel unique européen.

En plus, le service ATM/ANS a participé à plusieurs réunions afin de planifier et exécuter la supervision continue de MUAC. Lors de ces activités, deux inspecteurs de la DAC ont participé à un audit à Maastricht en octobre 2025 avec d'autres inspecteurs des quatre autorités concernées.

Dans le cadre de la coopération internationale pendant l'année de 2025, un inspecteur du service ATM/ANS a participé en tant qu'observateur à un audit de standardisation effectué par l'EASA en Croatie.

La DAC participe également aux travaux des organes de coordination et de décision relatifs au FABEC englobant les espaces aériens des pays du Benelux, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse. Dans le cadre des schémas de rotation annuels et après le mandat français, le Luxembourg a pris la présidence des États FABEC entre le 1^{er} janvier et 31 décembre 2025.

Le programme de travail de la présidence luxembourgeoise pour 2025 prévoyait la coordination de la mise en œuvre de RP4 et la vérification, l'analyse et, si nécessaire, l'adaptation de la représentation de FABEC dans le cadre de « Single European Sky 2+ » (SES2+) et des cadres du Plan directeur ATM.

Stratégiquement, il a aussi mis l'accent sur le renforcement de la relation entre les utilisateurs de l'espace aérien et les services fournis par les « Air Navigation Service Providers » (ANSP), la surveillance continue des performances au niveau FABEC et la promotion de la coordination entre les États membres, les ANSP et les parties prenantes.

Toujours dans le cadre des activités FABEC, le bureau a participé à plusieurs réunions dans le cadre de la révision du plan de performance pour la période de référence 4 (2025-2029).

Au niveau européen et dans le cadre de l'implémentation du règlement (EU) 2024/2803 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (SES2+), le service ATM/ANS a participé activement à plusieurs réunions au sein de la Commission Européenne ainsi que du « NSA Cooperation Board » (NCB) et reste très engagé dans les principales discussions.



3.6 Licences du Personnel

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. Ce département assure également la certification et supervision des organismes de formation approuvés ou déclarés ainsi que la certification et l'évaluation récurrente pour les FSTD. Enfin, le département des Licences organise le passage des examens théoriques, désigne les examinateurs pour les tests pratiques de compétences en vol et supervise le suivi des examinateurs approuvés par l'autorité.

3.6.1 Licences et qualifications du personnel de conduite d'aéronefs ultra-léger motorisé et des parachutistes

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 16 licences de pilotes d'aéronefs ultra-léger motorisé et 12 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 l'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 prorogation annuelle.

Actuellement, sous la réglementation nationale, il y a au Luxembourg 1 école de pilotage d'ultra-léger motorisé et 1 école de parachutistes.

3.6.2 Licences de pilotes privés, professionnels et de ligne

Les licences de pilotes privés, professionnels et de ligne, émises selon le règlement (UE) n° 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) n° 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) n° 1178/2011 précité.

Actuellement, le département gère 2.130 licences de pilotes d'avion, 53 licences de pilotes d'hélicoptère, 106 licences de pilotes de planeur ainsi que 36 licences de pilotes de ballon.



3.6.3 Organismes de formation approuvés (ATO)

Selon les dispositions du règlement (UE) n° 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. Ils sont sujets à une supervision continue par la DAC sur un cycle jusqu'à 2 ans.

Le nombre d'organismes de formation ATO agréés sous la supervision du département des Licences au cours de l'année 2025 était de 4 :

ORGANISMES DE FORMATION APPROUVÉS (ATO)	N° DE CERTIFICAT
Luxembourg Flight Training Academy (LFTA)	LU.ATO.0001
Cargolux Airlines International S.A.	LU.ATO.0002
Luxair S.A.	LU.ATO.0003
Luxembourg Air Ambulance S.A. (LAA)	LU.ATO.0005

ORGANISMES DE FORMATION APPROUVÉS (ATO)	TYPE DE FORMATION
Luxembourg Flight Training Academy (LFTA)	Airline Transport Pilot Licence (ATPL(A)) – modular course Commercial Pilot Licence (CPL(A)) – modular course Theoretical PBN course Competency Based IR(A) Private Pilot Licence (PPL(A)) Light Aircraft Pilot Licence (LAPL(A)) Instrument rating instructor (IRI(A)) Class rating: Multi-engine piston (MEP(A)) Night Rating
Cargolux Airlines International S.A.	TYPE RATING B747-400 series, incl. B747-8 (ZFTT) Instructor Training to act as an SFI or TRI Examiner Standardization / Refresher Training
Luxair S.A.	Type Rating B737-NG Type Rating B373-MAX Type Rating DHC8 Type Rating EMB170 (ERJ 190 E2) TRI(A) / SFI(A) Course TRE(A) / SFE (A) Course Senior Examiner Course
Luxembourg Air Ambulance S.A. (LAA)	Type Rating Course MD 900 / 902 TRI Course MD 900 / 902 Type Rating Course EC145 / BK117 Type Rating Learjet 20/30 – Base Training only Type Rating Learjet 45/75 – Base Training only TRI Course Learjet 45/75 Type Rating CL604/605 TRI Course CL604/605

Le département des Licences est le département responsable de la gestion des ATO. Pour mener à bien la supervision de ces organismes ATO, 2 audits (d'une durée moyenne de 3 jours) ont été réalisés ainsi que 3 inspections et/ou audits ciblés ont été effectués. Enfin, 22 manuels d'organismes et programmes de formation approuvés ont été analysés et/ou approuvés par le département.



3.6.4 Organismes de formation déclarés (DTO)

Depuis l'entrée en force en 2019 du règlement (UE) 2018/1119 amendant le règlement (UE) n° 1178/2011 précité, la formation pour pilotes peut également être effectuée dans un organisme 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 sur un cycle jusqu'à 6 ans.

Courant l'année 2025 le nombre d'organismes de formation DTO était de 4 :

ORGANISMES DE FORMATION DÉCLARÉS (DTO)	N° DE CERTIFICAT
Cercle Luxembourgeois de Vol à Voile – CLVV	LU.DTO.001
Commune Aerostatique du Luxembourg	LU.DTO.002
Cercle Luxembourgeois de l'Aerostation – CLA	LU.DTO.004
Aviasport II	LU.DTO.005

ORGANISMES DE FORMATION DÉCLARÉS (DTO)	TYPE DE FORMATION
Cercle Luxembourgeois de Vol à Voile – CLVV	SPL flight instruction SPL theoretical knowledge instruction Training towards extension of privileges to TMG Winch launch training Aero tow training Self-launch training Sailplane towing rating training FI(S) training program
Commune Aerostatique du Luxembourg	BPL
Cercle Luxembourgeois de l'Aerostation – CLA	BPL Night Rating
Aviasport II	Private Pilot Licence PPL(A) Night Rating

Dans le cadre de la supervision continue de ces organismes DTO, les rapports annuels ont été vérifiés et plusieurs éclaircissements ont été fournis.

3.6.5 Structures médicales

Selon les dispositions du règlement (UE) n° 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, continue à remplir la mission de SMA. Les travaux administratifs de SMA sont réalisés par le secrétariat de la Division de la santé au travail.

Centre d'Expertise de Médecine Aéronautique (AeMC)

Le Service de Santé au Travail de l'Industrie (STI) conjointement avec le Centre Hospitalier du Luxembourg, a été agréé comme AeMC suivant les dispositions du règlement (UE) n° 1178/2011 précité en 2015. L'AeMC est dirigé par le Dr. Pierre Blaise, médecin AME agréé suivant Part-MED.



Médecins Examineurs (AME)

Actuellement, 10 médecins examinateurs sont agréés pour effectuer les examens médicaux des pilotes, dont 3 ayant les privilèges pour effectuer les examens médicaux des détenteurs d'une licence ATCO et 8 pour les membres d'équipage de cabine. Les listes sont publiées sur le site <https://dac.gouvernement.lu>

Psychologie aéronautique

A la suite de 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 (CHNP), 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.

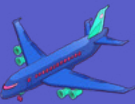
3.6.6 Validations et transferts de licences étrangères

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) n° 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 <https://dac.gouvernement.lu>

En 2025, le département des Licences a géré le transfert au Luxembourg de 132 licences Part-FCL délivrées par un autre État membre EASA.

Concernant les validations de licences ICAO, le département des Licences a émis 5 validations de licences émises par plusieurs pays.



3.6.7 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) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 précité.

Il gère actuellement 571 certificats de membre d'équipage de cabine.

3.6.8 Licences de mécaniciens d'avion (AML)

Le département des Licences gère l'émission, l'amendement et le renouvellement de 309 licences de mécanicien d'avion, suivant le règlement (UE) 2018/1142 de la Commission du 16 août 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1321/2014 en ce qui concerne l'alignement des règles relatives au maintien de la navigabilité sur le règlement (CE) n° 216/2008, les tâches critiques de maintenance et le contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs.

3.6.9 Licences de contrôleurs aériens (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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission.

Le département gère 57 licences ATCO.

3.6.10 Certification et évaluation récurrente des FSTD au Luxembourg

Le département des Licences certifie et gère l'évaluation récurrente des FSTD au Luxembourg en étroite collaboration avec le « Luftfahrt Bundesamt » allemand (LBA) sur base d'un accord conclu entre les deux entités. Les autorisations sont délivrées ou prorogées sur recommandation du LBA à la suite d'une inspection de certification initiale ou d'une évaluation récurrente annuelle.

Courant l'année 2025, le département a commencé la certification initiale d'un simulateur de type Flight Training Device Level 2 (FTD 2) pour le compte de Cargolux et ayant pour configuration un Air Tractor AT-802A Fire Boss. En outre, le département a également procédé, conjointement avec le LBA, à l'évaluation récurrente de deux « Flight and Navigation Procedures Trainers II » (FNPT II) appartenant à la LFTA et comprenant deux configurations différentes pour l'instruction ; une configuration Single-Engine Piston (SEP) et une configuration Multi-Engine Piston (MEP). Enfin, le département a procédé, toujours avec le LBA, à deux évaluations récurrentes pour les deux Full Flight Simulator (FFS) de type B747-400F et B747-8F au bénéfice de Cargolux.

ORGANISMES	FSTD TYPE	N° DE CERTIFICAT
Luxembourg Flight Training Academy (LFTA)	FNPT II Generic Single-Engine Piston (land)	FSTD LU-004A
	FNPT II Generic Multi-Engine Piston (land)	FSTD LU-004B
	FNPT II, MCC Generic Multi-Engine Turbine Aeroplane	FSTD LU-005
Cargolux Airlines International S.A.	FFS Boeing 747-400F	FSTD LU-002
	FFS Boeing 747-8F	FSTD LU-003
	FTD 2 Air Tractor AT-802A	FSTD LU-006



3.7 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.

Une nouvelle loi nationale ainsi qu'un nouveau règlement grand-ducal ont été introduit à la fin de l'année 2025. Les démarches digitales associées via MyGuichet ont été actualisées et sont désormais, pour partie, payantes.

Les activités ne cessent de progresser avec plus de 5.000 exploitants d'aéronefs sans équipage à bord et plus de 170.000 formations réalisées depuis la mise en place du cadre européen. D'autre part, le département UAS et Nouvelles Technologies apporte également son support technique aux acteurs étatiques sur les questions de sûreté liées aux drones.

3.7.1 Enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord

Le système national d'enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord a recueilli un total de plus de 12.500 démarches digitales à la date du 31 décembre 2025.

Le système compte désormais plus de 5.000 exploitants enregistrés. Ce chiffre est principalement lié aux enregistrements de personnes physiques.

3.7.2 Déclaration d'exploitation conformément à des opérations standards

Les Scénarios Standards Européens (STS) applicables permettent l'utilisation simplifiée de drones dans la catégorie SPECIFIC.

Deux démarches digitales sont disponibles :

- la déclaration d'exploitation dans le cadre d'un STS et
- la déclaration de dispense (et d'évaluation) d'une formation pratique pour les pilotes à distance dans le cadre d'un STS.

Le système de déclaration d'exploitation dans le cadre d'un STS a enregistré un nombre limité de démarches digitales.

3.7.3 Formation et réalisation des examens pour les pilotes

Plus de 52.000 pilotes ont complété la formation OPEN A1/A3 en 2025, ce qui en fait, une fois encore, l'année la plus productive sur cette thématique.

Le cours de formation pour la catégorie OPEN A2 a également été complété par plus de 1.900 candidats.

16 sessions ont été réalisées et 54 pilotes ont obtenu le brevet d'aptitude OPEN A2.

12 sessions ont été réalisées et 6 pilotes ont obtenu le certificat de connaissances théoriques de pilote à distance STS.



3.7.4 Création et suivi des zones géographiques UAS sur l'outil Géoportail

Les zones géographiques constituent un élément essentiel de la politique de sécurité aérienne dédiée aux drones, et le Géoportail demeure la plateforme de référence pour leur gestion et leur publication.

Dans ce cadre, plusieurs actions ont été réalisées, incluant :

- la mise en place et la publication de zones géographiques temporaires pour des besoins de sécurité (p.ex Skoda Tour, Fête nationale, Trounwiessel) ;
- la création d'une nouvelle zone géographique permanente (Institutions européennes) ;
- la définition de zones spécifiques pour des projets particuliers ainsi que
- la délivrance de 38 autorisations d'accès à des zones restreintes.

3.7.5 Délivrance d'autorisations opérationnelles dans la catégorie SPECIFIC

Au cours de l'année, le département a délivré un total de 8 autorisations et validé 5 opérations transfrontalières. Chaque dossier a fait l'objet d'un examen approfondi afin de vérifier que l'ensemble des mesures visant à réduire les risques était conforme aux exigences européennes. En particulier, 2025 a été la première année pour laquelle une autorisation « Beyond Visual Line of Sight » (BVLOS) civile a été autorisée.

Lorsque certaines demandes se révélaient incomplètes ou nécessitaient des précisions, le département a apporté un appui ciblé aux exploitants. Cet accompagnement, comprenant des conseils pratiques et des éclaircissements sur les exigences réglementaires, a facilité la finalisation des dossiers et soutenu l'activité des opérateurs au Luxembourg.

3.7.6 C-UAS

La DAC renforce aujourd'hui la maîtrise de l'espace aérien luxembourgeois en encadrant strictement l'usage des drones, notamment via la gestion des zones géographiques UAS et en assurant la promotion de celles-ci. Ces actions s'intègrent dans une approche gouvernementale plus large pilotée par le Haut-Commissariat à la protection nationale (HCPN), visant à prévenir les usages malveillants de drones et à soutenir le développement de capacités C-UAS cohérentes au niveau national. Ensemble, ces acteurs contribuent à une stratégie de sécurité intégrée, combinant régulation, prévention et préparation opérationnelle face aux menaces liées aux systèmes sans pilote.



CHAPITRE 4 : SUPERVISION DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

4.1 Volet national

4.1.1 Le département Sûreté

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 aérodrômes, 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 de transporteurs aériens de fret/courrier opérant dans l'Union européenne à partir d'un aéroport de pays tiers (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 au Cargo Centre (LCH) ;
- 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 et
- à dispenser des formations sûreté.

À ce jour, le Luxembourg compte 12 agents habilités, 1 fournisseur habilité et 2 chargeurs connus qui ont été agréés par la DAC. Dans l'accomplissement de sa mission, le département Sûreté a contrôlé 8 entités (30 activités de monitoring).

À ce jour, le Luxembourg compte 9 compagnies aériennes nationales, 10 européennes (de pays membres de l'UE/EEE) et 7 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, 4 compagnies aériennes nationales, 8 européennes (de pays membres de l'UE/EEE) et 6 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 2025 les formations suivantes :

- le 21 janvier et 17 décembre : 2 formations de 1 jour « Security Culture, Insider threat and Radicalisation » pour le personnel DAC/ALSA ;
- le 16 juillet : une session d'information pour l'industrie et les auditeurs nationaux sur les menaces incendiaires ;
- le 15 mai et le 15 octobre : 2 formations de 1 jour « Quality Control Course », adressées aux responsables de sûreté, leurs adjoints, le personnel qui gère le contrôle de qualité et les auditeurs nationaux et
- à partir du mois de mars : des formations d'encadrement pour un inspecteur stagiaire DAC recruté en interne.

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

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

Le nombre d'activités de contrôle de surveillance s'élève à 128 inspections/audits et tests au cours de l'année 2025.

Le nombre d'agents de sûreté certifiés en 2025 s'élève à 301. Le département Sûreté a participé à 37 sessions.

4.1.3 Comité National de la 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 à deux reprises au cours de l'année 2025. Les membres du CSA se sont réunis à sept reprises.



4.2 Volet international

4.2.1 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 Car-golux Airlines International S.A.

En relation avec les ACC3, 4 validations ont été effectuées pour le transporteur aérien de Nairobi (NBO), Dam-mam (DMM), Kuwait (KWI) et Guadalajara (GDL).

En relation avec les RA3, 1 validation a été effectuée pour Baku (GYD).

Note : 1 transporteur aérien d'un pays tiers, Azerbaïdjan Airlines, a aussi fait la demande d'avoir une validation (Tabletop) pour la station Baku (GYD).

4.2.2 Programme universel d'audits de sûreté de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI/ICAO) – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)

Le Grand-Duché de Luxembourg a été soumis à un audit de l'ICAO sur les annexes 9 et 17 relatifs à la sûreté de l'aviation civile sur base documentaire du 24 mars au 1^{er} avril 2021.

Le plan d'action mis en place en 2021 afin d'adresser les carences a été poursuivi en 2025.

4.2.3 Comité « Aviation Security » de l'Union Européenne (AVSEC)

Deux experts du département Sûreté représentent la DAC au sein du comité AVSEC 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 2025, le comité a voté différents règlements visant à renforcer la sûreté aérienne sur le plan européen (voir sous 7. Réglementation et Affaires juridiques).

Les experts ont également représenté la DAC au sein des différents groupes de travail et réunions sûreté de l'aviation civile.



CHAPITRE 5 : ENVIRONNEMENT

Face à l'importance croissante des enjeux climatiques et environnementaux dans le secteur aéronautique, la DAC a mis en place en 2025 une cellule spécifiquement dédiée aux questions environnementales (à l'exception des nuisances sonores). Elle occupe un rôle central d'intermédiaire entre l'administration et les différents acteurs du secteur aérien, tant au niveau national qu'international, afin de faciliter le dialogue et de garantir une cohérence des actions en matière environnementale.

Cette nouvelle entité a notamment pour mission, dans les années à venir, d'assurer la coordination de la mise en application du règlement ReFuelEU Aviation (règlement (UE) n° 2023/2405) qui vise à favoriser l'utilisation de carburants d'aviation durables au sein de l'Union européenne. En vertu de ce règlement, les exploitants d'aéronefs, qui relèvent, avec l'aéroport de Luxembourg, de la compétence de la DAC, ont notamment l'obligation, à partir de 2025, de respecter une exigence de ravitaillement minimum de 90 %. Dans ce contexte, en 2025, la DAC a examiné et approuvé six rapports pour la période du 2024 (sans obligation à ce stade) soumis par six exploitants d'aéronefs relevant du champ d'application de l'initiative ReFuelEU Aviation au Luxembourg. La DAC a également organisé une réunion avec les exploitants d'aéronefs et l'EASA.

Parallèlement, la cellule est chargée d'élaborer le Plan d'Action National sur la réduction des émissions de CO₂, document stratégique définissant les mesures prévues par le Luxembourg pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation afin de répondre aux exigences de l'ICAO.

En outre, la cellule suit de près l'évolution des réglementations, des technologies et des initiatives liées à l'aviation durable. Elle représente régulièrement le Luxembourg lors de réunions, groupes d'experts et conférences consacrées à ces thématiques, renforçant ainsi la contribution du pays aux discussions européennes et mondiales sur l'avenir durable de l'aviation. La DAC est également activement impliquée dans le domaine de l'eSAF (« electro-Sustainable Aviation Fuel ») et a co-coordonné, en collaboration avec le ministère de la Mobilité et des Travaux publics ainsi que le ministère de l'Économie, l'adhésion du Luxembourg à l'« eSAF Early Movers Coalition », une initiative visant à accélérer la production de l'eSAF en Europe.

Enfin, des démarches ont été entreprises pour mettre en place un groupe de travail informel national consacré à l'aviation durable. Ce groupe rassemblera les parties prenantes pertinentes afin de favoriser l'échange d'informations, la coopération et le développement de projets communs destinés à soutenir la transition écologique du secteur aéronautique au Luxembourg.



CHAPITRE 6 : AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET RELATIONS INTERNATIONALES

6.1 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.

En 2025, le département était en contact avec un nombre de pays pour des discussions bilatérales tels que Hong Kong, Kirghizstan, Argentine, Egypte, Inde, Arabie Saoudite, Corée du Sud, Turquie, Italie et Bahamas. Deux nouveaux accords aériens avec le Bénin et la Jamaïque et des nouveaux mémoires d'entente ont été signés avec les Bahamas, l'Arabie Saoudite et Hong Kong. Concernant la représentation internationale, la DAC a participé à plusieurs réunions internationales, organisés par l'ICAO, l'ECAC, la Commission européenne et le groupe Abis. Notamment, la DAC a participé à la 42^e session de l'Assemblée de l'ICAO du 23 septembre au 3 octobre 2025 à Montréal, Canada et à l'« ICAO Air Services Negotiations Event » (ICAN) à Punta Cana, République Dominicaine du 11 au 14 novembre 2025. Lors de cet événement, la DAC a pu signer plusieurs mémoires d'entente et échanger avec des pays tiers sur des nouveaux accords aériens.

6.2 Autorisations administratives

Le département RELEX a également la charge de la délivrance d'autorisations administratives pour manifestations aériennes ainsi que de la délivrance d'autorisations administratives pour droits de trafic.

6.2.1 Autorisations administratives pour travail aérien et manifestations aériennes

En 2025, 88 dossiers ont été traités au courant de l'année, dont 11 demandes d'information pour travail aérien avec utilisation d'un aéronef sans pilote à bord (drone) et 77 demandes pour manifestations aériennes.

6.2.2 Autorisations administratives pour droits de trafic

Concernant les autorisations administratives pour droits de trafic, 114 demandes d'opérateurs réguliers ont été introduites, 544 demandes d'opérateurs irréguliers et 89 demandes gouvernementales, ce qui fait un total de 747 dossiers traités au courant de l'année 2025.

Ainsi, en 2025, le département RELEX a donc traité en tout 835 demandes/dossiers d'autorisations administratives.



CHAPITRE 7 : RÉGLEMENTATION ET AFFAIRES JURIDIQUES

7.1 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 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'EASA 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 d'émettre des « instructions » afin de compléter certaines dispositions européennes dans des cas bien définis et limités.

En 2025, le département juridique a traité les projets de textes suivants :

- « **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. De plus, les textes ont été restructurés afin d'assurer une meilleure lisibilité ;
- « **Avant-projet de loi relatif aux missions aériennes de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère** » et « **Projet de règlement grand-ducal relatif aux opérations avec équipement spécial dans le cadre des missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère** » : création d'une base légale spécifique pour les opérations aériennes policières au vu de l'attribution à la DAC des compétences dans le domaine de l'aviation étatique ;
- « **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 ;
- « **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 ;
- « **Modification du règlement grand-ducal du 1^{er} 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 pour donner suite à des expériences pratiques récentes ;



- « **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 ;
- « **Projet de règlement grand-ducal concernant la procédure des dérogations ainsi que le fonctionnement et l'organisation du comité d'experts, tel que prévu à l'article 17ter 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 « **Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 février 1986 relatif au transport aérien de marchandises dangereuses** » : continuation de l'adaptation du cadre réglementaire relatif à l'aviation militaire au Luxembourg ;
- « **Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne** » : introduction de sanctions administratives dans le cadre du règlement « RefuelEU⁴ » ;
- « **Avant-projet de loi portant modification 1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne** » : adaptation des sanctions administratives prévues dans le cadre du ciel unique européen suite à une mise en demeure du Luxembourg par la Commission européenne.

En annexe sont énumérés les différents textes tant européens que nationaux qui ont été publiés, analysés ou traités par le département juridique au cours de l'année 2025.

7.2 Volet contentieux et plaintes

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

En outre, il assure le 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.

4 Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable



7.3 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 2025.

Tout au long de l'année, le département juridique a supporté la mise en œuvre des mesures restrictives décidées au niveau européen en relation avec la guerre en Ukraine. Il a également soutenu le département des affaires économiques et des relations internationales dans le cadre de l'élaboration de divers accords bilatéraux relatifs aux services aériens.

Au cours de l'année 2025, le département juridique a continué de promouvoir la facilitation dans le domaine de l'aviation civile. Les domaines concernés par la facilitation sont entre autres le contrôle des passeports, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, le contrôle des passagers, des bagages et du fret, l'assistance aux passagers en cas de refus d'embarquement, l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, les questions sanitaires et d'hygiène public etc. Il a également continué à promouvoir les droits des passagers aériens en situation d'handicap.

En 2025, le département juridique a également représenté la DAC dans les différents comités et groupes de travail interministériels ainsi que dans les différents foras internationaux et européens.



ANNEXE : TEXTES EUROPÉENS ET NATIONAUX PUBLIÉS EN 2025

1. Facilitation

Texte national :

- Arrêté ministériel du 26 mars 2025 portant nomination des membres du Comité national de la facilitation

2. Ciel unique européen, Utilisation de l'espace aérien et contrôleurs aériens

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2025/343 de la Commission du 17 février 2025 modifiant le règlement (UE) n° 1332/2011 et le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne les systèmes anticollision embarqués
- Règlement d'exécution (UE) 2025/520 de la Commission du 20 mars 2025 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/1048 en ce qui concerne l'utilisation de spécifications de navigation fondée sur les performances pour les opérations océaniques
- Décision d'exécution (UE) 2025/635 de la Commission du 31 mars 2025 portant modalités d'application du règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le conseil d'évaluation des performances du ciel unique européen
- Décision d'exécution (UE) 2025/1040 de la Commission du 16 mai 2025 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, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, la France, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovaquie 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 quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen [notifiée sous le numéro C(2025) 2930]
- Règlement délégué (UE) 2025/1044 de la Commission du 23 mai 2025 complétant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil par des règles et procédures détaillées concernant l'acceptation des licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne délivrés par des pays tiers
- Décision (UE) 2025/1780 de la Commission du 9 septembre 2025 portant adoption du plan de performance du gestionnaire de réseau pour la quatrième période de référence du système de performance du ciel unique européen (2025-2029) [notifiée sous le numéro C(2025) 5968]
- Règlement d'exécution (UE) 2025/2143 de la Commission du 23 octobre 2025 modifiant le règlement (UE) 2015/340 en ce qui concerne l'introduction de la formation et de l'évaluation fondées sur la compétence et de la formation virtuelle des contrôleurs de la circulation aérienne
- Rectificatif au règlement d'exécution (UE) 2025/343 de la Commission du 17 février 2025 modifiant le règlement (UE) no 1332/2011 et le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne les systèmes anticollision embarqués (JO L, 2025/343, 18.2.2025)



Textes nationaux :

- Règlement ministériel du 11 juin 2025 portant création d'un espace aérien spécifique et interdisant certaines activités aériennes les 16, 17 et 23 juin 2025 à l'occasion de la Fête nationale.
- Loi du 24 juillet 2025 portant modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.
- Règlement ministériel du 27 août 2025 portant création d'un espace aérien spécifique pour les acrobaties aériennes avec des planeurs du 12 au 15 septembre 2025

3. Aérodrômes

Textes européens :

- Règlement délégué (UE) 2025/21 de la Commission du 19 décembre 2024 modifiant le règlement (UE) no 139/2014 en ce qui concerne les exigences applicables aux exploitants d'aérodrome relatives aux activités d'assistance en escale
- Règlement délégué (UE) 2025/20 de la Commission du 19 décembre 2024 complétant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en établissant des exigences relatives à la fourniture en toute sécurité de services d'assistance en escale et aux organismes qui les fournissent
- Règlement d'exécution (UE) 2025/23 de la Commission du 19 décembre 2024 portant modalités d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences relatives à la supervision des services d'assistance en escale et des organismes qui les fournissent

Texte national :

- Règlement grand-ducal du 21 mai 2025 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2006 déclarant obligatoire le plan d'occupation du sol «Aéroport et environs»

4. Personnel naviguant

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2025/134 de la Commission du 28 janvier 2025 modifiant le règlement (UE) no 1178/2011 en ce qui concerne l'introduction d'une licence de pilote d'autogire
- Rectificatif au règlement d'exécution (UE) 2024/1111 de la Commission du 10 avril 2024 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011, le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, le règlement (UE) n° 965/2012 et le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne l'établissement d'exigences pour l'exploitation d'aéronefs avec équipage à capacité de décollage et d'atterrissage verticaux (JO L, 2024/1111, 23.5.2024)



5. Navigabilité des aéronefs

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2025/111 de la Commission du 23 janvier 2025 modifiant le règlement (UE) n° 1321/2014 en ce qui concerne le maintien de la navigabilité des aéronefs à propulsion électrique et hybride et autres aéronefs non conventionnels
- Règlement délégué (UE) 2025/870 de la Commission du 28 février 2025 modifiant le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les références aux dispositions de la convention de Chicago
- Règlement délégué (UE) 2025/1065 de la Commission du 28 mai 2025 modifiant le règlement (UE) no 748/2012 en ce qui concerne l'adaptation des références aux exigences de protection de l'environnement et la rectification dudit règlement

6. Opérations aériennes

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2025/133 de la Commission du 28 janvier 2025 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exploitations non commerciales effectuées avec des autogires selon les règles de vol à vue
- Règlement d'exécution (UE) 2025/24 de la Commission du 19 décembre 2024 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences applicables aux exploitants d'aéronefs relatives aux activités d'assistance en escale

7. Sûreté aérienne

Textes nationaux :

- Arrêté ministériel du 10 janvier 2025 portant approbation des chapitres 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 19, 20, 21 du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNS)
- Arrêté ministériel du 13 janvier 2025 portant approbation de la mise à jour du Programme National de Contrôle de Qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ)
- Arrêté ministériel du 22 janvier 2025 portant nomination des membres du comité national de sûreté de l'aviation civile
- Arrêté ministériel du 26 mars 2025 portant nomination des membres du comité national de sûreté de l'aviation civile
- Arrêté ministériel du 7 mai 2025 portant nomination des membres du comité national de sûreté de l'aviation civile
- Règlement ministériel du 20 mai 2025 concernant la déclassification temporaire d'une zone de sûreté à accès réglementé en zone publique dans le cadre des aménagements en relation avec le futur sas de transbordement du fret au cargo centre Est
- Règlement ministériel du 15 septembre 2025 concernant la déclassification temporaire d'une zone de sûreté à accès réglementé en zone publique en vue des travaux de raccordement d'une nouvelle conduite d'eau en bordure de la route de Trèves



8. Aéronefs sans équipage à bord

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2025/920 de la Commission du 19 mai 2025 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 29 janvier 2025 portant création d'une zone géographique UAS temporaire du 15 février 2025 au 30 septembre 2025 à l'occasion du projet Griffin
- Règlement ministériel du 25 février 2025 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord le 27 et 28 mars 2025 à Luxembourg-Ville
- Règlement ministériel du 7 mai 2025 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord le 13 et 14 mai 2025 à Luxembourg-Ville et à Esch-sur-Alzette
- Règlement ministériel du 20 mai 2025 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord les 10 et 11 juin 2025 à Luxembourg-Ville
- Règlement ministériel du 22 mai 2025 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord le 31 mai 2025 et 1^{er} juin 2025 lors du « ING Night Marathon »
- Règlement ministériel du 10 juin 2025 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord les 12 et 14 juin 2025
- Règlement ministériel du 16 juin 2025 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord le 17 juin 2025
- Règlement ministériel du 16 juin 2025 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord les 21, 22 et 23 juin 2025 à l'occasion de la fête nationale
- Règlement ministériel du 15 septembre 2025 interdisant les évolutions d'aéronefs sans équipage à bord du 17 au 21 septembre 2025 à l'occasion du Tour de Luxembourg
- Loi du 19 décembre 2025 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 ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
- Règlement grand-ducal du 22 décembre 2025 relatif aux aéronefs sans équipage à bord

9. Relations internationales

Textes européens :

- Décision n° 1/2025 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 16 janvier 2025 remplaçant l'annexe de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien [2025/121]
- Décision (UE) 2025/1503 du Conseil du 8 juillet 2025 relative à la signature, au nom de l'Union, de l'accord entre l'Union européenne et le gouvernement de la République du Kazakhstan sur certains aspects des services aériens [ST/9552/2025/INIT]



Textes nationaux :

- Loi du 25 mars 2025 portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia on air services », fait à Paris, le 20 juin 2023
- Loi du 25 mars 2025 portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998
- Loi du 25 mars 2025 portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Indonesia on air services », fait à Jakarta, le 25 mai 2023
- Loi du 31 mars 2025 portant approbation de l'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, et l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali, le 17 octobre 2022
- Loi du 31 mars 2025 portant approbation de l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles, le 15 novembre 2021
- Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021 – Entrée en vigueur
- Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021 – Entrée en vigueur
- Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia on air services, fait à Paris, le 20 juin 2023 – Entrée en vigueur

10. Aviation étatique

Texte national :

- Acte grand-ducal rectificatif du 28 août 2025 de la loi du 24 juillet 2025 portant modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne



11. Environnement

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2024/3170 de la Commission du 18 décembre 2024 fixant des dispositions détaillées concernant le système volontaire de labellisation environnementale pour l'estimation de la performance environnementale des vols, établi conformément à l'article 14 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil (label émissions de vol)
- Communication de la Commission sur l'interprétation et la mise en œuvre de certaines dispositions juridiques du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation)
- Règlement délégué (UE) 2025/927 de la Commission du 20 mai 2025 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les mesures adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de l'aviation aux fins de l'application d'un mécanisme de marché mondial et abrogeant le règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission
- Décision de la Commission du 12 septembre 2025 donnant instruction à l'administrateur central de saisir dans le registre de l'Union les modifications apportées aux tableaux nationaux d'allocation de quotas aviation des États membres afin de rendre compte de l'utilisation de carburants d'aviation admissibles au cours de l'année 2024
- Rectificatif au règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023)

12. Sécurité de l'information

Textes européens :

- Règlement délégué (UE) 2025/22 de la Commission du 19 décembre 2024 modifiant le règlement délégué (UE) 2022/1645 en ce qui concerne les exigences relatives à la sécurité de l'information applicables aux organismes qui fournissent des services d'assistance en escale
- Rectificatif au 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) n° 748/2012 et (UE) n° 139/2014 de la Commission et modifiant les règlements (UE) n° 748/2012 et (UE) n° 139/2014 de la Commission (JO L 248 du 26.9.2022)

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

Textes européens :

- Règlement d'exécution (UE) 2025/1144 de la Commission du 3 juin 2025 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union
- Règlement d'exécution (UE) 2025/2476 de la Commission du 8 décembre 2025 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 en ce qui concerne la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union



14. Guerre en Ukraine

Textes européens :

- Règlement (UE) 2025/395 du Conseil du 24 février 2025 modifiant le règlement (UE) n° 833/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine
- Règlement (UE) 2025/964 du Conseil du 20 mai 2025 modifiant le règlement (UE) 2024/2642 concernant des mesures restrictives eu égard aux activités déstabilisatrices menées par la Russie
- Règlement (UE) 2025/2033 du Conseil du 23 octobre 2025 modifiant le règlement (UE) n° 833/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine

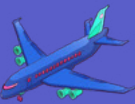
15. Divers

Textes européens :

- Règlement (UE) 2025/13 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 relatif à la collecte et au transfert des informations préalables sur les passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, et modifiant le règlement (UE) 2019/818
- Règlement (UE) 2025/12 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 relatif à la collecte et au transfert des informations préalables sur les passagers en vue de renforcer et de faciliter les vérifications aux frontières extérieures, modifiant les règlements (UE) 2018/1726 et (UE) 2019/817, et abrogeant la directive 2004/82/CE du Conseil
- Arrêté grand-ducal du 6 février 2025 portant publication des amendements à l'annexe III de l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et de services de la circulation aérienne par EURO-CONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé à Bruxelles, le 25 novembre 1986.
- Règlement d'exécution (UE) 2025/2293 de la Commission du 10 novembre 2025 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2023/203 en ce qui concerne les exigences applicables aux organismes qui font l'objet d'une déclaration et rectifiant les règlements (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 748/2012, (UE) n° 965/2012, (UE) n° 139/2014, (UE) n° 1321/2014, (UE) 2015/340 et le règlement d'exécution (UE) 2017/373
- Règlement d'exécution (UE) 2025/2347 de la Commission du 21 novembre 2025 relatif aux redevances et droits perçus par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2019/2153

Texte national :

- Règlement grand-ducal du 22 décembre 2025 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.





LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

4, Place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

Adresse postale
L-2946 Luxembourg
Luxembourg

mmtp.gouvernement.lu