



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 30 septembre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 14 et 21 janvier, 6 mai, 20 mai, 3 juin, 10 juin, 17 juin, 1^{er} juillet 2021 et 12 juillet 2021
2. 7728 Projet de loi portant approbation des modifications :
1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. La politique de désignation des administrateurs représentant l'État au sein de sociétés (suite à la demande du groupe politique CSV du 21 juillet 2021)
4. Dossier du radar, du système d'atterrissage aux instruments et des audits de la Direction de l'aviation civile (suite à la demande de la sensibilité politique Piraten du 11 juin 2021)
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Laurent Mosar remplaçant M. Aly Kaes
M. Sven Clement, Mme Octavie Modert, M. Gilles Roth, observateurs

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, Mme Anouk Enschedé, M. Tom Weisgerber, M. Marc Reiter, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
M. Pierre Jaeger, M. Stéphane Vallance, M. Daniel De Sousa, de la Direction de l'Aviation civile
M. Claudio Clori, M. Thierry Faber de l'Administration de la Navigation aérienne

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Aly Kaes

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 14 et 21 janvier, 6 mai, 20 mai, 3 juin, 10 juin, 17 juin, 1^{er} juillet 2021 et 12 juillet 2021

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 7728 Projet de loi portant approbation des modifications :
1° à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, y compris l'adoption du nouvel appendice H, et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 26^{ème} session, tenue à Berne, les 27 et 28 février 2018 ;
2° et à ses appendices E et G, apportées lors de la 13^{ème} Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, les 25 et 26 septembre 2018

Présentation et adoption d'un projet de rapport

À la suite d'une présentation succincte de Monsieur le Président-Rapporteur Carlo Back (déi gréng), la Commission de la Mobilité et des Travaux publics adopte le projet de rapport sous rubrique à l'unanimité.

3. La politique de désignation des administrateurs représentant l'État au sein de sociétés (suite à la demande du groupe politique CSV du 21 juillet 2021)

En guise d'introduction, Monsieur le Président Carlo Back rappelle que le présent point à l'ordre du jour fait suite à une demande du groupe politique CSV du 21 juillet 2021 qui fait état de plusieurs interrogations de la part de ses expéditionnaires.

Monsieur Serge Wilmes (CSV) souhaite compléter l'introduction de Monsieur le Président Carlo Back en précisant que les interrogations susvisées ont émergé à la suite de la

désignation de Madame Christianne Wickler en tant que présidente du conseil d'administration de Cargolux.

Afin d'étoffer la demande de son groupe politique, Monsieur Laurent Mosar (CSV) se propose de dresser un récapitulatif des antécédents de cette dernière. Ainsi et dans un premier temps, une question fut adressée à Monsieur le Ministre d'État Xavier Bettel en vue de s'enquérir des pratiques usuelles en termes de désignation des administrateurs auprès des sociétés dans lesquelles l'État est détenteur de parts. Or, la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés jugea qu'il serait plus judicieux d'adresser des demandes séparées aux différents ministres étant amenés à proposer de telles désignations. Suite à cela, une première réunion se tint avec l'assistance de la Commission des Finances et du Budget afin de permettre à Monsieur le Ministre des Finances et du Budget Pierre Gramegna d'élucider les députés présents. D'où l'intérêt de porter un point analogue à l'ordre du jour de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. Pour le détail des questions posées, il est renvoyé à la demande de convocation sous rubrique ci-jointe.

En ce qui concerne les désignations effectuées par Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics François Bausch, Monsieur le Président Carlo Back (déi gréng) attire l'attention sur la liste fournie à cet effet par Monsieur le Ministre François Bausch avant de passer la parole à ce dernier.

En premier lieu, Monsieur le Ministre François Bausch tient à distinguer deux cas de figure qui se posent en matière de nomination d'administrateurs par l'État : d'un côté, il existe des sociétés de droit privé où l'État est l'unique propriétaire de parts ou presque et, de l'autre côté, sont à considérer les sociétés pour lesquelles l'État n'est qu'un détenteur de parts parmi d'autres ; tel qu'il est le cas pour les sociétés anonymes Luxair et Cargolux.

Ces nominations sont nécessairement avalisées par le Gouvernement réuni en conseil et proposées par le ministre du ressort concerné. Il est souligné que les droits et obligations des administrateurs désignés par l'État relèvent du droit commun des sociétés et que ces derniers disposent dès lors d'une certaine autonomie dans la conduite de leur mandat qui s'exerce dans l'intérêt de la société en cause. Il va cependant sans dire qu'avec l'investissement étatique et la nomination subséquente d'un administrateur, l'État poursuit des objectifs de nature stratégique qui ne se limitent pas à la simple recherche de lucre. L'orateur cite, à titre d'illustration, les participations étatiques prises dans des banques dites systémiques dans le contexte de la crise financière des années 2008-2009.

Pour ce qui est des participations étatiques dans Luxair et Cargolux, l'orateur note que les objectifs stratégiques poursuivis étaient ceux de garantir la connectivité à partir du Luxembourg en détenant des parts dans la compagnie aérienne nationale à caractère systémique ; il en est de même pour Cargolux qui revêt un caractère systémique au secteur de la logistique du Luxembourg.

Pour ce qui est des nominations faites au sein du conseil d'administration de Cargolux, il échet de noter qu'au vu de la composition de l'actionnariat de Cargolux, Luxair a le droit de désigner un certain nombre des administrateurs de Cargolux directement au-delà des administrateurs à désigner par l'État, des sociétés de droit privé dont l'État détient l'intégralité des parts ou des établissements publics. La nomination de la nouvelle présidente du conseil d'administration de Cargolux n'était donc pas une décision prise par le Gouvernement en tant que tel, mais par l'ensemble des administrateurs de Luxair, d'origine étatique ou non.

En ce qui concerne les conflits d'intérêts, l'orateur renvoie à la base légale qui fournit la définition des conflits d'intérêts en cas d'intérêt patrimonial direct qui constitue une catégorie de conflits d'intérêts vérifiée en tout état de cause.

Le ministre compétent entretient des échanges directs avec les administrateurs désignés ; le contraire irait, aux yeux de l'orateur, à l'encontre de l'esprit qui sous-tend la prise de participations de l'État dans des sociétés privées. Ces échanges n'enfreignent guère le principe d'autonomie de l'administrateur auquel il incombe d'agir dans l'intérêt de la société en question ; il ne pourra néanmoins pas non plus être considéré comme électron libre.

Un code de conduite y afférent a été introduit en 2017 qui arrête des principes généraux applicables en la matière.

Pour ce qui est de l'attribution des jetons de présence dus aux administrateurs fonctionnaires participant aux réunions d'un conseil d'administration, l'orateur donne à considérer que le mandat d'administrateur va de pair avec une surcharge de travail pour les fonctionnaires concernés qu'il s'agit bien entendu de rémunérer. Or, l'orateur se dit réceptif à une discussion plus approfondie sur une alternative à ce système qui permettrait de récompenser les fonctionnaires pour le travail supplémentaire presté tout en évitant un cumul excessif de mandats ; cela présenterait d'autant plus l'atout que les administrateurs fonctionnaires figurent dans une moindre mesure dans la ligne de mire pour leurs activités en tant qu'administrateur. L'orateur tient encore à ajouter que de telles réflexions ont déjà été menées sans qu'une alternative viable n'en ait pu être discernée.

Monsieur Laurent Mosar (CSV) abonde dans le sens de Monsieur le Ministre François Bausch en ce qui concerne les administrateurs fonctionnaires tout en soulignant que maintes réunions au sein d'un conseil d'administration se tiennent dans les heures de travail du fonctionnaire concerné de sorte que se posent des questions d'organisation pratique.

L'orateur s'interroge également sur les raisons qui mènent certains ministres à proposer au Gouvernement réuni en conseil des administrateurs issus du secteur privé. L'orateur souhaite préciser qu'il ne remet pas en question qu'il soit fait recours à de tels administrateurs, notamment en raison de leur savoir-faire et de leurs compétences, mais désire tout de même rendre attentif au fait que les critères qui motivent un tel recours ainsi que ceux qui permettent de choisir la personne privée en question paraissent intransparents. Comment est-ce que ce processus de sélection se présente ?

L'orateur souhaite ensuite savoir si des préoccupations en matière d'égalité des sexes sont prises en compte lors de la nomination d'administrateurs.

En ce qui concerne l'attribution de jetons à des administrateurs fonctionnaires, l'orateur tient à relever qu'il existe un traitement inégalitaire entre administrateurs issus du secteur privé et ceux provenant du secteur public en termes d'imposition.

En dernier lieu et faisant allusion à la réunion de la Commission des Finances et du Budget susmentionnée, l'orateur met en exergue les atouts qu'une harmonisation des modalités de nomination d'administrateurs aurait en ce qu'en dépit des prescriptions légales applicables et du prédit code de conduite, force est de constater que des nuances au niveau des différentes ministères subsistent.

Monsieur le Ministre François Bausch fait observer qu'à l'exception de l'administratrice nommée au conseil d'administration de Luxair, un seul autre administrateur issu du secteur privé siège au sein d'un conseil d'administration sur mandat de l'État ; il s'agit plus précisément du conseil d'administration de la Société nationale de la circulation automobile.

En ce qui concerne le processus de sélection desdits administrateurs issus du secteur privé, l'orateur ne conçoit ni l'opportunité ni la faisabilité d'un appel à candidatures, tout en soulignant les réflexions en termes de stratégie gouvernementale évoquées ci-dessus. Quant à la nomination récente d'une administratrice au sein du conseil d'administration de Luxair qui

a fini par devenir présidente du conseil d'administration de Cargolux sur proposition du conseil d'administration de Luxair, l'orateur note qu'il sondait plusieurs personnes ne relevant pas de la fonction publique pour ce poste, dont notamment Monsieur Claude Wiseler (CSV), et que la position en tant que président d'un conseil d'administration d'une société privée ne s'avère pas toujours opportune pour un fonctionnaire.

Quant à l'organisation pratique du travail pour les administrateurs fonctionnaires, l'orateur ne cache pas que cela exige beaucoup d'efforts de la part de ces derniers, mais que jusqu'ici cela ne posait pas problème.

Concernant les préoccupations en matière de représentation égalitaire des sexes parmi les administrateurs désignés par l'État, l'objectif est de désigner au moins 40% d'administrateurs de chaque sexe ; à présent, l'on ne se trouve qu'à 30% pour les administratrices.

En termes d'harmonisation, l'orateur renvoie à des discussions d'ores et déjà menées qui cependant n'aboutissaient pas et fait également allusion à la thématique des cabinets politiques. Dans ce contexte l'orateur relève qu'il s'agit non seulement de s'entourer de personnes compétentes, mais encore faut-il que le ministre soit en mesure de leur faire confiance. Ainsi, les questions qui se posent dans ce contexte sont aussi nombreuses que sont rares les solutions satisfaisantes.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) est d'avis que les discussions autour d'une potentielle nomination de Monsieur Claude Wiseler (CSV) en tant qu'administrateur au sein du conseil d'administration de Luxair ne servaient qu'à noyer le poisson en ce qu'il était d'emblée clair qu'une personne proche du parti politique de Monsieur le Ministre François Bausch se verrait investir ce poste ; l'orateur tient ainsi à mettre en exergue une politique de népotisme.

Monsieur le Ministre François Bausch réfute catégoriquement les propos de Monsieur Marc Goergen. L'orateur tient à souligner que les nominations qu'il effectue sont motivées par le savoir-faire des personnes en question.

4. Dossier du radar, du système d'atterrissage aux instruments et des audits de la Direction de l'aviation civile (suite à la demande de la sensibilité politique Piraten du 11 juin 2021)

En guise d'introduction, Monsieur le Ministre François Bausch tient à remercier la sensibilité politique Piraten pour la demande sous rubrique en ce qu'elle permet de donner une voix aux administrations concernées afin d'expliquer leurs missions.

Messieurs les Directeurs de l'Administration de la navigation aérienne et de la Direction de l'aviation civile poursuivent avec une présentation de leurs activités ; pour le détail des dernières il est renvoyé aux diapositives ci-jointes.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si les systèmes d'atterrissage aux instruments, qui étaient défectueux durant l'été, fonctionnent à nouveau de manière satisfaisante.

En outre, l'orateur fait part de soucis, dont le rapport lui aurait été fait, avec les systèmes de radar de l'aéroport.

Monsieur le Directeur de l'Administration de la navigation aérienne (ci-après « ANA ») note que la limitation du système d'atterrissage aux instruments au cours de l'été ne posait guère problème en ce que les conditions météorologiques étaient très favorables. L'objectif ultime

des systèmes d'atterrissage aux instruments est la sécurité de la navigation aérienne et l'on escompte pouvoir rétablir un niveau de service dit « cat IIIa » d'ici peu.

Pour ce qui est des soucis avec les systèmes de radar de l'aéroport, l'orateur tient à relever que l'Aéroport de Luxembourg fait partie d'un réseau de radars, ce qui implique que des interférences se produisent ; d'autant plus que la performance des systèmes de radars est fortement tributaire de leur environnement de sorte que la construction d'un immeuble dans la vicinity est susceptible d'avoir un impact sur cette performance. Or, l'orateur dit ne pas avoir connaissance des soucis évoqués par Monsieur Marc Goergen (Piraten).

Suite à une interpellation par un citoyen, Monsieur le Président Carlo Back (déi gréng) s'interroge sur les mesures prises à l'encontre de nuisances sonores émises par les aéronefs. En effet, le citoyen en question prétend que les trajectoires empruntées par les aéronefs à destination de l'Aéroport de Luxembourg ont changé de sorte que son quartier soit plus affecté par lesdites nuisances sonores qu'auparavant.

Monsieur le Directeur de l'ANA précise que le but primaire de l'ANA est de garantir la sûreté de la navigation aérienne, mais souligne que, contrairement à l'aviation privée, les opérateurs commerciaux se voient imposer des trajectoires aériennes obligatoires.

Monsieur le Ministre François Bausch donne à considérer que l'allégation du citoyen précité pourrait trouver son origine dans le fait que le trafic aérien nocturne à destination et à partir de l'Aéroport de Luxembourg était fortement limité pendant quelques mois faisant en sorte que certaines compagnies aériennes étaient contraintes à effectuer plus de vols pendant la journée, d'où l'impression d'une amplification des nuisances sonores. Or, le chantier qui engendre cette limitation avance à grands pas de manière que ce problème ne devrait plus se poser dans un futur plus proche qu'anticipé.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) soulève la possibilité de visiter les infrastructures de l'Aéroport de Luxembourg ainsi que celles de l'ANA afin que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics puisse se faire une image plus précise des activités des divers intervenants impliqués.

Monsieur le Ministre François Bausch considère cette initiative très opportune, notamment en ce qui concerne la visite de l'ANA.

5. Divers

Aucun sujet divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Commission Mobilité
30 septembre 2021



Directorate of Civil Aviation
Grand Duchy of Luxembourg



- La DAC veille au respect des dispositions législatives et réglementaires tant au niveau national, qu'international (OACI et EASA).

- Article 17 (3) de la Loi du 19 mai 1999:
 - « d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg »;
 - « d'assurer, en tant qu'autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens »;

- Nomination – Autorité Nationale de Surveillance/Autorité Compétente:
 - (EU) 2017/373 – Article 4 et 5 pour la certification et supervision continue des prestataires de services de ATM/ANS;



- *« Les autorités compétentes sont habilitées à mener des audits, des évaluations, des enquêtes et des inspections de ces prestataires de services »:*
 - (EU) 2017/373, article 5.

- Les audits réalisés par l’Autorité National de Supervision:
 - fournissent à l'autorité compétente des éléments de preuve du respect continu des exigences applicables et des arrangements de mise en œuvre;
 - sont indépendants de toute activité d'audit interne entreprise par le prestataire de services;
 - couvrent tout ou partie des arrangements de mise en œuvre, ainsi que les processus ou services.



- Les critères d'audit sont définis dans un programme de supervision continu tel que prévu dans l'article ATM/ANS.AR.C.015 du règlement (EU) 2017/373;
- Depuis 2014, ce programme est valable pour une période de deux ans et est annuellement mis à jour par la DAC/NSA;
- A chaque audit, son rapport documenté qui comprend l'ensemble des constatations observées. Ce rapport est communiqué au prestataire de services concerné;
- Constatations selon (EU) 2017/373, ATM/ANS.AR.C.050:
 - Non-conformité: Niveau 1 ou Niveau 2;
 - Opportunité d'amélioration: Observation.



➤ **Constatation de niveau 1 :**

- Non-conformité grave avec un risque important pour la sécurité du vol ou remise en cause de la poursuite des opérations par le prestataire de la navigation aérienne.
- L'autorité compétente prend des mesures immédiates en fonction de l'ampleur de la constatation jusqu'à ce qu'une mesure correctrice soit mise en place.

➤ **Constatation de niveau 2 :**

- Toute autre non-conformité est détectée par rapport aux exigences applicables;
- L'autorité compétente accorde au prestataire de services un délai de mise en œuvre de la mesure correctrice dans le cadre d'un plan d'action adapté à la nature de la constatation. Cette mesure correctrice sera ensuite évaluée et acceptée par l'autorité.

➤ **Observation:**

- N'a aucun caractère obligatoire et est un moyen de communication afin d'attirer l'attention des audités sur des points particuliers. Les observations ne sont pas soumises à un plan d'actions correctives.



- La supervision est un processus systématique et transversal à tous les acteurs de l'aviation civile au G.D. du Luxembourg. À ce titre, la DAC supervise dans le domaine de la sécurité aérienne:
 - Opérateurs aériens nationaux: Cargolux, Luxair, Luxaviation, LAR, etc...;
 - Prestataires de services de ATM/ANS : ANA, MUAC;
 - Opérateur d'aérodrome: lux-Airport;
 - Opérateurs étrangers: SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft).

- La DAC est également supervisée par la Commission Européenne pour la Sûreté et par l'EASA pour la sécurité aérienne.

- En ce qui concerne les audits EASA dans son domaine de supervision:
 - Entre 2016-2020 le Luxembourg à 25% de non-conformité en moins que la moyenne Européenne. (6.27/4.64).
 - Aucune « Immediate Safety Concern » n' a été adressée au Grand Duché du Luxembourg.(24 au cours des 5 dernières année en Europe)



- **Constatation de niveau 1:**
 - L'ANA a mis en place des systèmes CNS ou changé des systèmes existants sans s'assurer des vérifications obligatoires (Déclaration de Vérification: DoV) comme requis par la réglementation en vigueur.
- **Communication à l'ANA – 13/11/2020 (lettre DAC réf. 102960);**
- **Elaboration et présentation d'un plan d'actions correctives:**
 - Formalisation de toutes vérifications nécessaires, de toutes les matrices de conformité, des éléments de preuves associés et réémission de toutes les DOV;
 - Date limite pour la présentation de ce plan: 31/12/2020.
- **Mesure correctrice:**
 - Version initiale - 24/12/2020. Version 2.0 - 10/02/2021. Version 2.1 - 30/06/2021 et Version 2.2 – 13/09/2021.
- **Plan d'actions correctives:**
 - Version initiale - 24/12/2020. Version 2.0 - 10/02/2021. Version 2.1 - 30/06/2021 et Version 2.2 – 13/09/2021.
- **Approbation finale:**
 - Mesure correctrice et plan d'actions correctives : 12/02/2021. Version 2.1 approuvée – 09/07/2021. Version 2.2 approuvée 27/09/2021.
- **Echéance pour implémentation : 31/12/2021.**



➤ Non-conformité de niveau 1 (Chaîne de Surveillance):

Le service CNS de l'ANA n'a pas été en mesure de démontrer la performance de ses systèmes de Surveillance comme requis par les réglementations en vigueur. Le service CNS de l'ANA ne peut garantir que les services ATC reçoivent le bon statut opérationnel du radar TAR 2 en temps utile.

➤ Communication à l'ANA – 23/03/2021 avec 4 mesures immédiates:

- 02/06/2021: Implementation d'un nouvel outil par CNS afin de garantir aux services ATC la bonne réception du statut opérationnel du radar TAR 2 en temps utile.
 - Révision de documentation achevée par la DAC le 22 Juin 2021 avec demande d'informations complémentaires;
 - Retour d'information de la part de l'ANA en date du 30/06/2021.
- 08/07/2021 et le 15/07/2021: Inspections de nuit réalisées par la DAC
 - Rédaction d'un rapport DAC à l'issue de chaque inspection.
- 26/07/2021: Reclassification du finding de niveau 1 en finding de niveau 2 .
- Documentation "Safety including Software Safety Assurance (SSAS)" et Interoperabilité - toujours en cours de développement au niveau de l'ANA.



➤ Non-Conformité de niveau 2 (ILS 24):

Le service CNS de l'ANA n'a pas été en mesure de fournir les preuves de performances nécessaires des systèmes de Navigation et comme requis par les réglementations en vigueur. Les essais au sol des aides de radionavigation CNS ne sont pas systématiquement effectués par l'ANA comme stipulé dans le Manuel d'Operations du service CNS et requis par la réglementation (UE) No. 2017/373.

➤ 23/03/2021: Communication à l'ANA:

- L'ANA doit reporter à la DAC la continuité du service de l'ILS dans les 12 jours à venir;
- Au cas où ANA/CNS ne serait pas en mesure de fournir ces preuves de continuité de service du système, elle devra respecter scrupuleusement la réglementation (UE) No. 2017/373 et OACI et appliquer une période de surveillance d'un an. Cela résultera en la dégradation de la catégorie de l'ILS24 de CAT III en CAT I. (Augmentation des minimas).

➤ 6 Avril 2021: Information envoyée à la DAC:

- L'analyse des éléments fournis par l'ANA (Log Files) n'ont pas permis de lever le doute sur la continuité du service ILS CAT III.

➤ 23 Avril 2021: Rapport d'audit: :

- Lettres: DAC – 107177; et État ILS 24 – 107179;
- Déclassement - ILS 24 en CAT I jusqu'au 30 Septembre 2021 (Surveillance d'un an)

➤ 12 Mai 2021: Notification de l'ANA de l'arrêt exploitation ILS 24 en CATIII.

➤ Envoi de toute la documentation pour évaluation de la conformité avec les opérations CAT III en date du 15 Septembre. **Actuellement, plusieurs échanges entre l'ANA et la DAC: Révision toujours en cours.**



ANA

Administration de la
navigation aérienne

Les missions de l'ANA

1. Administratif
2. Finances
3. Certification (incl. aérodrome)
4. Technique (incl. CNS, ELE, IT)
5. ATC (Tour & Approche)
6. Météorologie
7. Opérations aéronautiques

Référence:

Loi du 1er août 2018 portant modification de 1) la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne ; 2) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

WHAT WE DO?

AIR TRAFFIC MANAGEMENT





EU Legislation for ATM/ANS, Aerodromes & Drones

Part 1a: Basic Regulation 2018/1139, its delegated & implementing acts (DAs/IAs), and associated CS/AMCs/GM – Focus on **ATM/ANS** & **Aerodromes**

Treaty on the European Union
Treaty on the Functioning of the European Union

Latest Update:
14/08/2021



Basic Regulation 2018/1139 + 2021/1087
Amending Reg added 05/07/21

Click on any box to access the corresponding document

Framework Regulation 549/2004 + 1070/2009

Service Provision Regulation 550/2004 + 1070/2009

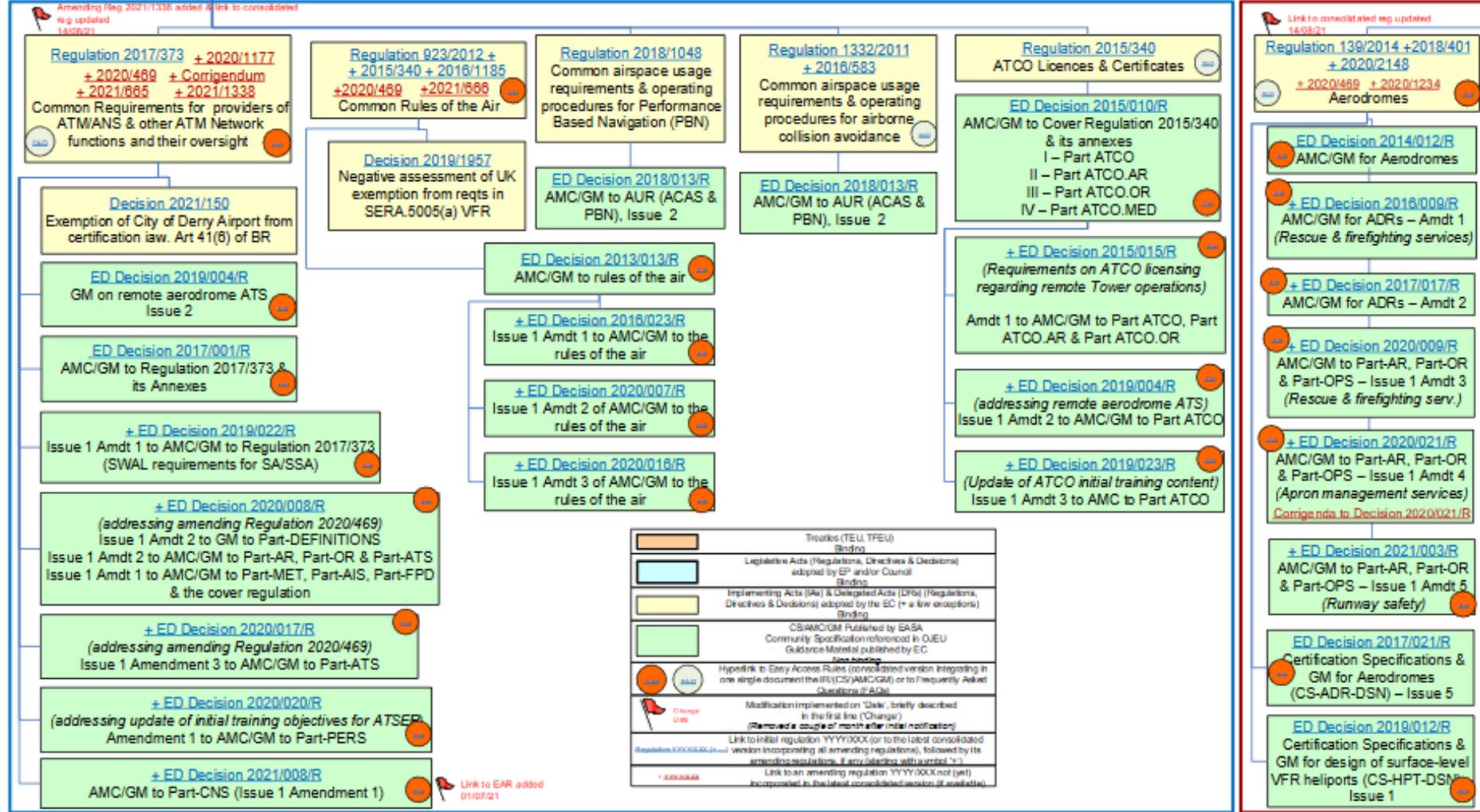
Airspace Regulation 551/2004 + 1070/2009

Interoperability Regulation 552/2004 + 1070/2009
See note in Part 2a (*)

ATM/ANS

IAs/CS/AMC/GM listed in Part 2

Aerodromes





ANA Safety Policy

OBJECTIVE

ANA as an organization is committed towards safety and therefore will set high-level objectives for a pro-active and systematic management of safety.

The ANA principal safety objective is to minimize as far as reasonably practicable its contribution to the risk of an accident while providing an expeditious service.

PRIORITY

ANA is committed to improve and achieve the highest possible safety standards, comply with all applicable legal requirements, meet all applicable standards and consider best practices, while providing adequate resources to achieve its safety goals.

ANAs Safety Management System encourages and has defined clear safety reporting principles and safety reporting procedures. These event reports are investigated with regard to ANA's Just culture policy.

MANAGEMENT

Safety is the primary responsibility of all managers and staff, and shall prevail over any pressure and constraints for commercial, operational, environmental and social interest, meaning also priority for training and resources. Heads of department are responsible for the safety performance of their own organizations.

COMMITMENT

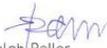
ANAs senior management continually promote this safety policy to all personnel, in setting safety objectives and safety standards, while also providing adequate human and financial resources for its implementation and ensuring that proper level of competency is maintained. This policy is periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate.



Claudio Clori
Director
Administration de la navigation aérienne



Thierry Faber
ANA Deputy Director



Ralph Roller
LACA



Christian Seidel
GLCCA



Pit Probst
ANSP Safety Responsible

4, route de Trèves
L-2632 Luxembourg

Adresse postale
B.P. 273
L-2012 Luxembourg

www.ana.gouvernement.lu

OBJECTIVE

ANA as an organization is committed towards safety and therefore will set high-level objectives for a pro-active and systematic management of safety.

The ANA principal safety objective is to minimize as far as reasonably practicable its contribution to the risk of an accident while providing an expeditious service.

PRIORITY

ANA is committed to improve and achieve the highest possible safety standards, comply with all applicable legal requirements, meet all applicable standards and consider best practices, while providing adequate resources to achieve its safety goals.

ANA's Safety Management System encourages and has defined clear safety reporting principles and safety reporting procedures. These event reports are investigated with regard to ANA's Just culture policy.

Audit IOP – Novembre 2020

Plan de correction:

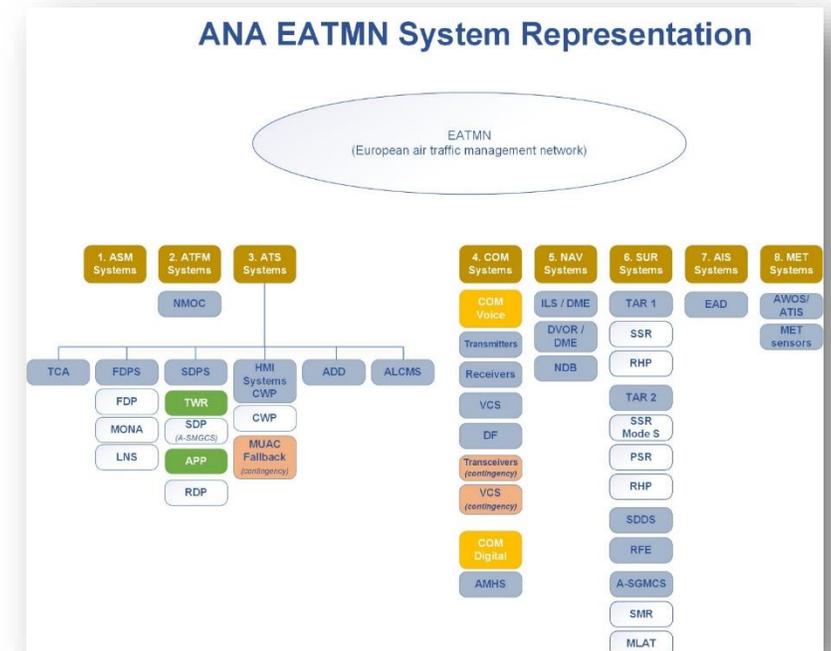
- Revue de tous les dossiers d'interopérabilité pour les systèmes techniques ATM (Air Traffic Management).
- Mise à jour de la structure EATMN (European Air Traffic Management System)
- Revue de la structure des déclarations de vérification (DoV) conformément à la réglementation
- Mise à jour des fichiers techniques « technical files »

Plan d'actions correctives:

- Revue de la procédure de gestion du changement sur les points liés à l'interopérabilité
- Définition d'une ligne du temps dans la procédure de gestion du changement
- Formation interne pour sensibiliser à la réglementation IOP
- Supervision du respect des exigences réglementaires pendant tout le cycle de vie des systèmes techniques

Statut:

- Les dossiers IOP pour ILS, DME, SDDS et MUAC fallback ont été revus, mis à jour et communiqués à la DAC.
- L'ANA doit terminer la revue et la mise à jour des dossiers IOP - TCA, FDPS, SDPS, CWP, DF, RX, TX, RX&TX, NDB, DVOR, RFE, TAR2 - pour le 31 décembre 2021 conformément au plan de correction.



Audit CNS Implementing Rules - Mars 2021

Monitoring TAR 2

Plan de correction:

Mise en place d'un système de monitoring permanent et 24/7 de la disponibilité des sources radar (TAR2 PSR – TAR2 SSR – SHU – PFA – CIR).

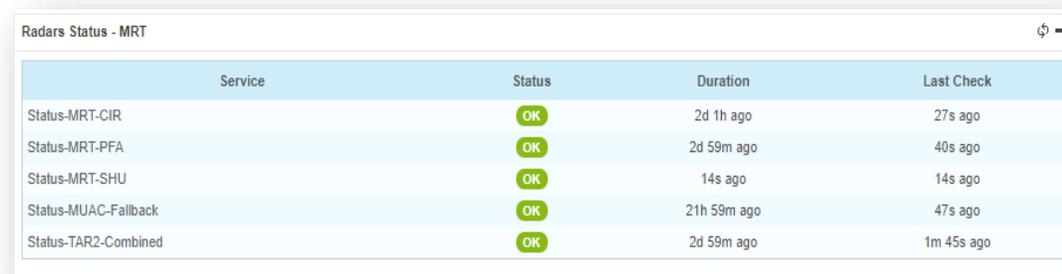
Statut:

Le système de monitoring 24/7 pour visualiser plus facilement la disponibilité des différentes sources radar a été mis en place mi-juin 2021. Suite à une visite de la DAC en date du 15 juillet, le finding level 1a été reclassifié en level 2.

L'ANA a fourni par la suite un dossier Sécurité Aérienne (Safety) et la finalisation du dossier d'interopérabilité (IOP) est en cours.

Plan d'actions correctives:

Visualisation à distance de la disponibilité de tous les équipements / systèmes CNS combinée avec l'envoi d'un message texte (SMS) en cas de dysfonctionnement d'un équipement / système aux ATSEP du service CNS.



Service	Status	Duration	Last Check
Status-MRT-CIR	OK	2d 1h ago	27s ago
Status-MRT-PFA	OK	2d 59m ago	40s ago
Status-MRT-SHU	OK	14s ago	14s ago
Status-MUAC-Fallback	OK	21h 59m ago	47s ago
Status-TAR2-Combined	OK	2d 59m ago	1m 45s ago

Monitoring des sources radars disponibles à l'ANA

Actions chaîne de surveillance & interrogateur Mode S

Actions	Timeline
Une liste des problèmes a été identifiée pour être traitée en priorité sous la supervision directe de la direction.	Juin
Intervention auprès du CEO du fournisseur Leonardo pour résoudre les problèmes dans les meilleurs délais.	Juin
Intervention immédiate du fournisseur Leonardo sur site.	Juin
Première série de tests réalisés par les équipes opérationnelles.	Juillet
Des nouvelles modifications ont été livrées par le fournisseur (processus itératif).	Septembre
Les équipes de Leonardo sont sur site pour préparer la validation des modifications.	Depuis le 6 septembre
Des tests opérationnels sont programmés pendant quelques semaines sur la nouvelle version.	Septembre-Octobre
Finalisation du dossier safety pour la DAC.	Novembre
Validation officielle (SAT) et tests libres pendant 15 jours.	Novembre
Chargement de la nouvelle version.	Décembre



Audit CNS Implementing Rules - Mars 2021

Instrument landing system

Plan de correction:

En conformité avec la réglementation OACI Annexe 10 Volume 1: fournir la documentation et les procédures relatives au monitoring continu des équipements ILS 24

Statut:

L'ANA a fourni les informations 15 jours avant l'échéance initiale du 30 septembre 2021.

Des fichiers logs supplémentaires ont été demandés suite à notre envoi de façon additionnelle et fournis également. Des précisions ont été demandées à l'ANA en date du 24 septembre, des échanges sont en cours.

Remarque:

Dans tous les cas, les opérations sont limitées en CAT I jusqu'à la fin septembre en raison des travaux de réfection de la piste.

Les conditions météorologiques pendant cette période ne nécessitent généralement pas l'utilisation de CAT II/III.





Fin de la présentation