

**RÉSULTAT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE NATIONALE (CP/N23/2) DU 12 JANVIER 2023 AU
15 FEVRIER 2023**

**CONCERNANT LE PROJET DE RÈGLEMENT PORTANT DÉFINITION DES MODALITÉS DE NOTIFICATION ET
DES CRITÈRES DES INCIDENTS AYANT UN IMPACT SIGNIFICATIF SUR LA CONTINUITÉ DES SERVICES
ESSENTIELS DU SECTEUR TRANSPORT SOUS- SECTEUR TRANSPORT AÉRIEN**

LUXEMBOURG, LE 02 MAI 2023

SECTEUR NISS

1. Introduction et contexte

Le présent document constitue la prise de position de l'Institut luxembourgeois de régulation (ci-après « Institut » ou « ILR ») suite aux avis et commentaires reçus lors de la consultation publique relative au projet de règlement portant définition des modalités de notification et des critères des incidents ayant un impact significatif sur la continuité des services essentiels du secteur transport – sous-secteur transport aérien. Le processus de la consultation publique nationale est de ce fait clôturé.

L'Institut tient compte des commentaires relatifs à l'article 1 (2) du projet de règlement émis dans le cadre de la consultation publique susmentionnée.

Contributions rendues anonymes

De manière générale, un opérateur critique l'absence d'une définition chiffrée du terme « incident significatif » dans le cadre du projet de règlement.

Or, vu les différentes activités tombant sous le champ d'application du projet de règlement, une définition unique d'un incident ayant un impact significatif sur la continuité des services essentiels fournis, applicable à toutes ces activités, ne semble pas être opportune. C'est la raison pour laquelle, l'article 1^{er} (2) du projet de règlement définit les cas de figures dans lesquels un incident est à considérer comme ayant un impact « significatif » sur la continuité des services essentiels, en établissant d'un côté des critères spécifiques aux différentes activités et d'un autre côté des critères applicables d'une manière générale à toutes les activités.

Toujours de manière générale, un opérateur s'interroge sur la provenance des seuils établis à l'article 1^{er} (2) a) du projet de règlement.

L'Institut poursuit une approche collaborative avec les opérateurs de services essentiels des différents secteurs. Dans cette optique, l'Institut tente dans une première phase à s'entretenir, dans la mesure du possible, avec les différents opérateurs d'un secteur, afin de cerner les futurs seuils applicables au secteur concerné. Puis, l'Institut définit les seuils applicables en tenant compte des paramètres légaux et le cas échéant, des échanges effectués avec les opérateurs. Cette approche a également été utilisée dans le cadre du projet de règlement.

Quant à l'article 1^{er} (2) a) 1° du projet de règlement, un opérateur souligne que, vu le nombre total de vols effectués par lui, les critères indiqués dans l'article seraient trop bas et engendreraient de ce fait des coûts supplémentaires importants en matière de gestion et de personnel. Il suggère dès lors d'augmenter le seuil de "4 vols opérés par l'opérateur depuis ou vers le Luxembourg au cours d'une journée" à "10 rotations annulées par opérateurs [...]".

L'Institut rappelle que l'un des objectifs du règlement à venir est de déterminer les cas dans lesquels les opérateurs de services essentiels du secteur concerné devront notifier des incidents ayant un impact significatif à l'Institut lui permettant ainsi d'être mis au courant d'un tel incident en temps utile et de pouvoir ainsi accomplir ses missions d'autorité compétente en matière de sécurité des réseaux et des systèmes d'information du secteur concerné. Dans la définition du caractère significatif, l'Institut doit dès lors s'assurer que celle-ci soit adaptée au secteur en question, tout en atteignant l'objectif précité. Comme prévu par la *loi du 28 mai 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union européenne et modifiant 1° la loi modifiée du 20 avril 2009 portant création du Centre des technologies de l'information de l'État et 2° la loi du 23 juillet 2016 portant création d'un Haut-Commissariat à la Protection nationale* (ci-après la « **Loi du 28 mai 2019** »), la simple notification d'un tel incident « *n'accroît pas la responsabilité de la partie qui en est à l'origine* » (article 8 (4) de la Loi du 28 mai 2019).

Par ailleurs, l'Institut tient à préciser que dans le cadre du projet de règlement, le terme « incident » a une connexion inhérente avec les réseaux et systèmes d'information, étant donné que ce terme provient de la Loi du 28 mai 2019 dans le cadre de laquelle un incident est défini comme étant « *tout événement ayant un impact négatif réel sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information* » (article 2, 6° de la Loi du 28 mai 2019). L'Institut a pris soin de souligner ce *nexus* par une référence aux « *réseaux et systèmes d'information* » à l'article 1^{er} (1) du projet de règlement.

Uniquement les annulations de vols qui ont été causées par un incident au sens de la Loi du 28 mai 2019 seront alors considérées afin de déterminer le caractère significatif de l'impact de cet incident. Ne rentrent par conséquent pas en compte les vols annulés pour des raisons indépendantes d'un événement ayant un impact négatif réel sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information ce qui permet de réduire le risque de coûts supplémentaires importants en matière de gestion et de personnel.

L'Institut n'estime dès lors pas qu'il y a lieu d'augmenter le seuil indiqué à l'article 1^{er} (2) a) 1° du projet de règlement.

Quant à l'article 1^{er} (2) a) 2° du projet de règlement, un opérateur souhaite, en soulignant le nombre de vols potentiels, augmenter le seuil d'incapacité d'exploitation d'« *au moins 2 vols de fret depuis ou vers le Grand-Duché de Luxembourg pour une durée supérieure à 24 heures* » à « *un volume de plus de 10 vols commerciaux de fret non pris en charge à l'aéroport au cours d'une journée* ».

L'Institut tient à préciser que d'un point de vue logistique déjà le retard d'un seul vol de fret peut avoir un impact économique important sur les métiers dépendants de ce vol de fret. L'Institut renvoie par ailleurs à ses explications fournies relatives à l'article 1^{er} (2) a) 1° du projet de règlement et maintiendra le seuil du projet à au moins 2 vols de fret depuis ou vers le Grand-Duché de Luxembourg pour une durée supérieure à 24 heures.

Quant à l'article 1^{er} (2) a) 3° du projet de règlement, un opérateur souhaite augmenter le seuil de « *plus de 4 vols commerciaux de passagers* » qui en raison d'un incident ne peuvent être pris en charge à l'aéroport au cours d'une journée à « *un volume de plus de 20 vols commerciaux de passagers non pris en charge à l'aéroport au cours d'une journée* ».

L'Institut renvoie ici également à ses explications fournies relatives à l'article 1^{er} (2) a) 1° du projet de règlement et maintiendra le seuil du projet à 4 vols commerciaux de passagers par journée.

Quant à l'article 1^{er} (2) b) du projet de règlement, un opérateur suggère d'augmenter le seuil de « *plus de 50 utilisateurs finaux* » à « *un seuil de 2.000 passages impactés* », afin de tenir compte des augmentations suggérées des seuils se trouvant à l'article 1^{er} (2) a) du projet de règlement.

Or, étant donné que l'Institut ne procédera pas à l'augmentation des seuils figurant à l'article 1^{er} (2) a) du projet de règlement, le seuil de plus de 50 utilisateurs finaux sera également maintenu à l'article 1^{er} (2) b) du projet de règlement.

Par ailleurs, l'Institut rappelle que le seuil de « 50 » utilisateurs finaux a été inséré afin de garder un seuil d'un impact significatif similaire aux règlements de l'Institut relatifs à d'autres secteurs essentiels.

Finalement, suite aux contributions reçues dans le cadre de la consultation publique, l'Institut s'est aperçu que le critère d'un impact transfrontalier ne figure pas encore à l'article 1^{er} (2) du projet de règlement. Étant donné que la portée géographique eu égard à la zone touchée par l'incident figure également dans des paramètres légaux qui devront entrer en compte dans le processus de la définition du caractère significatif de l'impact d'un incident, l'Institut inclut l'article suivant dans le règlement à venir :

« Article 1^{er} (2) f) : l'incident a causé un impact sur l'organisation ou la gestion d'un aéroport se situant en dehors du territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».