

N° 5273³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) 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,
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(25.3.2004)

Par lettre du 22 décembre 2003, réf. DAC-TA-CW-2004 5852d, Monsieur Henri Grethen, ministre des Transports, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des Employés Privés.

Par lettre du 3 février 2004, réf. DAC-TA-CW-2004 5852d, Monsieur Henri Grethen a également soumis le projet d'amendement gouvernemental y relatif à l'avis de la Chambre des Employés Privés.

1. Le projet de loi a pour objet de modifier la législation de l'aviation civile à quatre niveaux. Ainsi il procède à des modifications des lois suivantes:

- la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport;
- 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;
- la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

**1. Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948
relative à la réglementation de la navigation aérienne**

2. Le projet de loi prévoit les modifications suivantes:

- élargissement du champ d'application de la loi de 1948 en y incluant les aéronefs d'Etat. Le projet préserve toutefois la possibilité d'introduire, par voie de règlement grand-ducal, des dispositions dérogatoires pour ces aéronefs en vue de l'accomplissement des missions d'intérêt public auxquelles ils sont affectés;

- création de taxes, redevances et droits perçus exclusivement en raison de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires ou dans l'intérêt de la sécurité ou de la sûreté de l'aéroport.

Il s'agit de taxes rémunératoires, à percevoir par l'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport, par opposition aux taxes fiscales versées à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Cet organisme jouira ainsi d'une existence financière indépendante;

- instauration d'une sanction administrative à percevoir par l'Administration en cas de non-respect des couloirs d'approche et de décollage des aéronefs à l'aéroport de Luxembourg. Cette sanction serait plus flexible et efficace que la répression pénale déjà existante.

Les modalités d'exécution sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

3. Le projet prévoit que toute personne, qui dans l'exercice de ses fonctions accède et circule dans des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, tout en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'alcool, lorsqu'elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g par litre de sang ou de 0,229 mg par litre d'air exprimé, est punie d'une amende de 25 à 250 euros ayant le caractère d'une peine de police.

4. Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et/ou d'une amende de 63 à 1.250 euros:

- toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver l'exercice de ses fonctions ou de rendre dangereux le séjour à l'intérieur de ces zones, ou qui n'est de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire;
- toute personne qui manifeste un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues ou qui a consommé certaines substances médicamenteuses, de manière à rendre ou pouvoir rendre dangereux le séjour ou l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg;
- toute personne présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'alcool, lorsqu'elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg par litre d'air exprimé;
- le personnel naviguant qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'alcool, lorsqu'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,2 g par litre de sang ou de 0,0875 mg par litre d'air exprimé.

5. *La Chambre des Employés Privés se demande si le terme personnel naviguant dans l'exercice de ses fonctions se limite au personnel de navigation professionnel ou s'il inclut les pilotes de l'aviation sportive.*

Elle estime qu'il serait opportun d'indiquer de manière explicite que tous les pilotes de l'aviation sportive soient également soumis à ces dispositions.

6. *En outre, la Chambre des Employés Privés est d'avis que les dispositions plus sévères en matière de consommation d'alcool concernant le personnel naviguant ne devraient pas se limiter à celui-ci.*

Il existe certaines catégories de professionnels impliquées directement dans les opérations de vol, notamment les aiguilleurs du ciel, pour lesquelles il serait indispensable, pour des raisons de sécurité, d'imposer les dispositions plus sévères également.

7. *Finally, la Chambre des Employés Privés est d'avis que le taux d'alcool autorisé pour le personnel naviguant (et pour les autres professionnels visés au point 6 ci-dessus) est trop élevé et devrait plutôt être zéro. Pour cette raison, le projet devrait donc prévoir une interdiction totale de boire de l'alcool avant le vol.*

La CEP•L est consciente du fait qu'une personne peut présenter un certain taux d'alcool sans nécessairement avoir consommé de l'alcool.

Elle estime dès lors qu'un membre du personnel naviguant qui, dans l'exercice de ses fonctions, présente un taux d'alcool supérieur à zéro, devrait également faire l'objet de sanctions s'il est établi que ce taux provient de la consommation d'alcool.

2. Modification de la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport

8. Le règlement grand-ducal du 23 décembre 2003 portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables institutionnalise la procédure à suivre en cas de vérification des antécédents des personnes demandant à avoir accès à l'enceinte aéroportuaire.

9. Ce règlement grand-ducal a comme base légale l'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare qui stipule que: „l'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par un règlement grand-ducal qui délimitera en particulier des zones de sécurité et arrêtera les conditions d'accès à ces zones.“

En outre, l'article 12, § 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 stipule que „l'accès des installations aéroportuaires peut être soumis à certaines conditions qui doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires et qui sont reprises au règlement grand-ducal édicté en vertu de l'article 1er de la loi du 26 juillet précitée“.

10. Suite aux événements du 11 septembre 2001, le Gouvernement avait immédiatement décidé de renforcer les dispositifs de sécurité à l'aéroport. Ainsi, la Police grand-ducale procédait depuis la fin de l'année 2001, en l'absence d'une base légale, à la vérification des antécédents du demandeur d'une carte d'accès à une zone à accès réglementé.

Le règlement grand-ducal précité institutionnalise donc cette procédure pour éviter que l'absence d'une base légale puisse se retourner contre l'Etat dans le cadre d'un refus de l'autorisation de l'accès.

Suivant ce règlement, il existe deux types de pièces donnant droit d'accès aux zones de sûreté: la carte d'accès et le laisser-passer.

La carte d'accès est accordée à toute personne qui travaille à l'aéroport ou qui le fréquente régulièrement. La demande introduite par le requérant auprès du directeur de l'Administration de l'aéroport doit spécifier les zones pour lesquelles l'accès est demandé ainsi que les motifs de la demande.

En outre, le requérant doit consentir à la vérification de ses antécédents et au traitement des données recueillies par l'Administration de l'aéroport.

Le laisser-passer peut être accordé à toute personne qui exerce une activité à titre exceptionnel à l'aéroport. Contrairement à la carte d'accès, il ne contient jamais de puce ou clé électronique permettant d'ouvrir des portes automatiques donnant accès aux zones de sûreté à accès réglementé.

11. Selon l'article 5 du règlement grand-ducal précité, le directeur de l'Administration de l'aéroport saisit le directeur du Service de contrôle à l'aéroport de la Police grand-ducale pour toute demande en obtention d'une autorisation d'accès. Ce service effectue alors une vérification des antécédents du requérant sur une période minimale de 5 ans.

La recherche du service de contrôle se concentre essentiellement sur les éléments du questionnaire biographique à remplir et les indices figurant au fichier central. Si besoin en est, le service de contrôle soumet le dossier au ministre ayant dans ses attributions le Service de Renseignements de l'Etat.

12. Le directeur du service de contrôle transmet son avis motivé dans les meilleurs délais au directeur de l'Administration de l'aéroport. L'avis motivé tient compte de l'impact éventuel sur la sûreté de l'aviation civile et fait notamment état:

- d'éventuelles condamnations pénales;

- d’une éventuelle interdiction de certains droits civils et politiques;
- de doutes manifestes quant à la fiabilité ou à l’honorabilité du requérant ou encore du sens des responsabilités requis;
- d’infirmités ou de troubles susceptibles de rendre dangereuse la présence dans les zones de sûreté à accès réglementé;
- de signes manifestes d’alcoolisme ou d’autres intoxications;
- d’une fausse déclaration ou de moyens frauduleux pour obtenir la carte d’accès, sa prolongation ou son renouvellement;
- de refus d’obtempérer aux avertissements relatifs à l’utilisation non conforme de la carte d’accès.

13. En ce qui concerne les doutes manifestes quant à la fiabilité ou à l’honorabilité du requérant, ils peuvent résulter notamment:

- d’informations allant à l’encontre de la sûreté nationale et/ou internationale;
- d’enquêtes ou poursuites pénales en cours ou classés sans suite;
- de renseignements provenant de fichiers internationaux;
- d’informations renseignant sur une activité pour des services de renseignements étrangers;
- d’indices réels sur des relations avec des organisations criminelles ou terroristes ou sur des liens avec des groupes ou particuliers suspects;
- d’indices quant à un chantage éventuel exercé par une tierce personne;
- de comportements caractéristiques d’une dépendance vis-à-vis de substances psychotropes, produits hallucinogènes ou drogues;
- de signes manifestes d’alcoolisme ...

14. Conformément à la législation en matière de la protection des personnes à l’égard du traitement des données à caractère personnel, le projet de loi sous avis crée la base légale nécessaire autorisant la collecte, le traitement et l’utilisation des données relatives à la santé et des données judiciaires collectées lors de la procédure de vérification des antécédents des personnes requérant une autorisation d’accès à l’aéroport.

Le projet stipule de manière explicite que l’Administration de l’aéroport peut procéder à une vérification des antécédents des personnes requérant une autorisation d’accès à l’aéroport de Luxembourg dans le but de prévenir des actes d’intervention illicite dans le domaine de l’aviation civile. La collection, l’utilisation et le traitement des données relatives à la santé et des données judiciaires doit se faire dans le respect des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l’égard du traitement des données à caractère personnel.

15. La Chambre des Employés Privés estime qu’il est indispensable que toutes ces données collectées doivent être traitées de la manière la plus confidentielle possible et qu’elles ne doivent en aucun cas, du moment qu’elles n’ont pas empêché la délivrance d’une carte d’accès, pouvoir être utilisées contre le salarié concerné, notamment par son employeur.

Il doit surtout être assuré que les employeurs du secteur privé occupant des titulaires d’une carte d’accès n’ont pas accès à ces données personnelles.

A ce titre, la CEP•L estime qu’il serait opportun d’intégrer une disposition dans ce sens dans le nouveau texte de loi qui impose au „responsable du traitement“ d’assurer que ces données ne sont pas accessibles aux employeurs du secteur privé.

16. En outre, la Chambre des Employés Privés est d’avis que le libellé des dispositions relatives à la collection, à l’utilisation et au traitement des données personnelles est quelque peu lapidaire.

Le projet parle en effet de manière générale de données relatives à la santé.

La Chambre des Employés Privés observe que la santé des travailleurs relève en premier lieu de la compétence de la médecine du travail. L’Administration de l’aéroport ne devrait donc pas pouvoir collecter des données qui ont trait à l’état de santé général de la personne concernée, mais uniquement des données qui peuvent éventuellement constituer un indice pour un risque de sécurité.

17. Ensuite, la CEP•L estime que toute la procédure en matière de refus ou de retrait d'une carte d'accès suite à la vérification des antécédents d'une personne soulève un certain nombre de questions au niveau du droit du travail.

Le projet, tout comme le texte du règlement grand-ducal précité, restent muets sur certains points concernant les personnes auxquelles on refuse ou retire la carte d'accès.

Ainsi, la réglementation prévue ne mentionne pas du tout les conséquences éventuelles au niveau de leur contrat de travail.

Or, sans carte d'accès, le salarié sera empêché d'exercer son emploi, voire d'accéder à son poste de travail.

La CEP•L insiste en tout cas sur le maintien du salaire de la personne concernée dans l'attente d'une décision définitive.

Ensuite, la Chambre des Employés Privés propose d'instaurer une solution similaire à celle prévue à l'article 22 de la loi modifiée du 17 juin 1994 concernant les services de santé au travail en cas de constat par le médecin du travail d'inaptitude du travailleur à occuper un poste de travail.

Ainsi, le salarié qui ne pourra plus exercer son emploi à cause du retrait de sa carte d'accès, devrait être réaffecté, dans la mesure du possible, à un autre poste dans l'entreprise.

Si un tel transfert s'avérait impossible, le salarié aurait droit aux indemnités de chômage.

**3. Modification 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**

18. Le projet pose le cadre juridique pour l'élaboration, la mise en oeuvre, la coordination et le contrôle du programme national de sûreté.

Le Comité national de sûreté de l'aviation civile est chargé de l'élaboration du programme national de sûreté. La Direction de l'Aviation Civile coordonne et contrôle sa mise en oeuvre.

19. En outre, il est créé la base légale pour adopter un règlement grand-ducal déterminant les conditions relatives à l'immobilisation d'aéronefs étrangers présentant de graves manquements mettant en péril immédiat la sécurité, malgré l'existence d'une documentation et d'une certification en règle.

20. Finalement, le projet ajoute un paragraphe qui pose la base légale pour le traitement des bases de données personnelles par la Direction de l'Aviation Civile, en conformité avec les obligations imposées par la législation en matière de la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Il s'agit d'informations et de données relatives aux éventuelles condamnations pénales des requérants à des titres aéronautiques qui sont délivrés par la Direction de l'Aviation Civile.

21. Comme remarqué plus haut dans le présent avis, la Chambre des Employés Privés juge indispensable que le traitement des données personnelles collectées se fasse de la manière la plus confidentielle possible et qu'elles ne doivent en aucun cas, du moment qu'elles n'ont pas empêché la délivrance d'un titre aéronautique, pouvoir être utilisées contre le salarié concerné, notamment par son employeur.

Dans ce contexte, les employeurs occupant des titulaires d'un titre aéronautique ne peuvent en aucun cas avoir accès à ces données personnelles.

A ce titre, la CEP•L estime que notamment le Comité national de sûreté de l'aviation civile, au vu de sa composition, ne doit pas pouvoir consulter ces données personnelles dans le cadre de sa collaboration étroite avec la Direction de l'Aviation Civile en matière de sûreté de l'aviation civile.

Ainsi, il faudrait également intégrer une disposition dans ce sens dans le nouveau texte de loi qui impose au „responsable du traitement“ d'assurer que ces données ne sont pas accessibles aux employeurs du secteur privé.

22. Finalement, la Chambre des Employés Privés se demande pour quelle raison le Gouvernement entend créer une base légale pour le traitement de données relatives à la santé et des données judiciaires.

Selon l'exposé des motifs, la Direction de l'Aviation Civile collecte des informations et des données relatives aux éventuelles condamnations pénales des requérants. Il n'est pas question de données relatives à la santé.

Si, dans le cadre de sa mission, la Direction de l'Aviation Civile n'a pas besoin de données relatives à la santé, la base légale dont question devrait également se limiter aux données judiciaires.

4. Modification de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

23. *Il s'agit d'adaptations législatives purement techniques qui n'appellent pas de commentaire de la part de la Chambre des Employés Privés.*

5. Amendements gouvernementaux

24. Dans son avis du 13 janvier 2004 relatif au projet de règlement grand-ducal réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, le Conseil d'Etat a remarqué qu'„étant donné que l'objet du projet de règlement est la création d'une profession, à savoir celle du personnel de conduite d'avion, cette matière est du domaine de la loi, conformément à l'article 11 de la Constitution“.

La Chambre des Employés Privés salue le fait que le Gouvernement profite de la procédure de modification déjà en cours de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation aérienne en complétant le projet de loi ad hoc par un amendement qui répond à cette observation du Conseil d'Etat.

Ainsi, il est créé les principes légaux quant à l'accès à la profession de pilote et donc la création de licences professionnelles luxembourgeoises du personnel de conduite d'avion et d'hélicoptère ainsi que quant à la validité des licences et qualifications afférentes.

25. Le deuxième amendement prévoit une dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues en énonçant la possibilité pour le Gouvernement de reprendre en droit national interne les règles techniques en matière aéronautique émises au niveau international, en utilisant à cet effet l'anglais usuellement retenu en la matière.

La Chambre des Employés Privés estime toutefois qu'il serait nécessaire de traduire tous les textes internationaux en langue française pour que le citoyen ordinaire, ne maîtrisant éventuellement pas de manière suffisante la langue anglaise, puisse les comprendre.

Vu qu'elle partage cependant le point de vue des auteurs du projet et du Conseil d'Etat, qui sont d'avis qu'une traduction en langue française pourrait créer des problèmes d'interprétation et de sécurité juridique, la Chambre des Employés Privés se prononce pour une publication dans les deux langues, seul le texte original (version anglaise) faisant foi.

*

26. Sous réserve des observations faites plus haut, la Chambre des Employés Privés marque son accord au présent projet de loi.

Luxembourg, le 25 mars 2004

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

