

N° 6895

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

PROJET DE LOI

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

* * *

(Dépôt: le 27.10.2015)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (13.10.2015)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	4
4) Commentaire des articles	5
5) Fiche financière	8
6) Fiche d'évaluation d'impact	8
7) Textes coordonnés	11

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi 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.

Palais de Luxembourg, le 13 octobre 2015

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. La loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne est modifiée comme suit:

1° L'article 1^{er} est remplacé par la disposition suivante:

„**Art. 1^{er}.** Il est créé une Administration de l'aérodrome et de la navigation aérienne, dénommée ci-après „administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions et dénommé ci-après le „ministre“.“

2° L'article 2 est remplacé par la disposition suivante:

„**Art. 2.** L'administration a pour mission:

- a) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome;
- b) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
- c) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, d'exploiter et d'entretenir ces installations;
- d) de développer et de mettre en oeuvre un programme de gestion intégré de la sécurité, de la sûreté et de la qualité;
- e) d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;
- f) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
- g) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manoeuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- h) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- i) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
- j) de fournir des informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
- k) d'élaborer et de mettre en oeuvre des procédures de recherche et de sauvetage, un plan d'intervention et un service d'alerte;
- l) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale comprenant la publication de bulletins à l'échelle nationale, d'assurer la publication des messages d'alertes à l'échelle nationale, de fournir les informations et renseignements météorologiques demandés par d'autres entités pour la réalisation de leurs missions, de participer aux activités de recherche et de développement, en collaboration avec les organisations de recherche nationales afin de favoriser le développement des connaissances météorologiques, d'assurer la collecte, la conservation et l'archivage des données météorologiques;
- m) d'assurer la gestion des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit en relation avec le trafic aérien;
- n) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
- o) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation, des zones vertes ainsi que du balisage lumineux;
- p) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunérateurs prestés;

- q) d'assurer la gestion du réseau informatique et de télécommunication opérationnel;
- r) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
- s) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de 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, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions;
- t) d'effectuer, sur décision du gouvernement en conseil, toute mission ayant un rapport direct ou indirect avec les autres missions de l'administration notamment en matière d'aérodrome ou de fourniture de services de navigation aérienne."

3° Aux articles 3, 6, paragraphes 1 et 3, 9 et 11, le terme „service“ est remplacé par celui de „département“.

4° L'article 4 est remplacé par la disposition suivante:

„**Art. 4.** (1) En vue de l'exécution de ses missions, l'administration peut conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services de navigation aérienne d'un autre Etat membre de l'Union européenne ainsi qu'adhérer à des organisations nationales ou internationales. Ces actes doivent être au préalable formellement approuvés par le ministre.

(2) Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues à l'article 2 ci-dessus, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier certaines tâches à des experts ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée sur base de conventions contractuelles, sous condition que ces personnes soient indépendantes de toute autorité nationale investie d'un pouvoir de contrôle ou de supervision au sein de l'Union européenne. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations.“

5° A l'article 6, paragraphe 2, un troisième alinéa inséré qui contient la disposition suivante:

Le directeur et le directeur-adjoint sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil. Les dispositions de la loi modifiée du 9 décembre 2005 déterminant les conditions et modalités de nomination de certains fonctionnaires occupant des fonctions dirigeantes dans les administrations et services de l'Etat sont applicables.

6° L'article 21 est remplacé par la disposition suivante:

„**Art. 21.** Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence à l'administration de l'Aéroport ou à l'Administration de la navigation aérienne s'entend comme référence à l'Administration de l'aérodrome et de la navigation aérienne, telle qu'elle est organisée par la présente loi. De même, dans ces textes, la référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de l'Aéroport ou de l'Administration de la navigation aérienne s'entend comme référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de l'aérodrome et de la navigation aérienne.

Pareillement, dans tous les textes de lois et de règlements, la référence aux services de l'administration s'entend comme référence aux départements de l'administration.“

7° L'article 22 est remplacé par la disposition suivante:

„**Art. 22.** La référence ultérieure à la présente loi pourra se faire en employant l'intitulé abrégé: „Loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de l'aérodrome et de la navigation aérienne“.“

Art. II. Après l'article 4 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est inséré un nouvel article 4bis libellé comme suit:

„**Art. 4bis.** (1) Sans préjudice du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Central“ entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010 et de sa loi d'approbation, le ministre:

- a) désigne conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 550/2004 modifié du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, un ou

- plusieurs prestataires de services de circulation aérienne pour fournir les services de circulation aérienne dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité;
- b) peut désigner conformément à l'article 9 du règlement (CE) n° 550/2004 modifié du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, un ou plusieurs prestataires de services météorologiques pour fournir sur une base exclusive, tout ou partie des données météorologiques pour la totalité ou une partie de l'espace aérien relevant de sa responsabilité;
- c) désigne conformément à l'article 4 du règlement (UE) n° 139/2014 du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n° 216/2008, un ou plusieurs exploitants d'aéroport pour fournir tout ou partie des services liés à la maintenance et à la gestion d'un aéroport relevant de sa responsabilité.

(2) Les désignations font l'objet d'une publication au Mémorial et sont communiquées aux autorités compétentes¹.

Art. III. Dispositions transitoires

„Le directeur f.f. actuel peut être nommé à la fonction de directeur par dérogation aux conditions prévues par l'article 6, paragraphe 2, de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de l'aéroport et de la navigation aérienne.

Les années passées au service de l'Administration de la navigation aérienne lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Il est classé, à titre personnel, au grade 17 avec comme grade de computation de la bonification d'ancienneté de service le grade 17¹.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Suite à l'adoption du premier paquet législatif „ciel unique européen“, en 2004, l'Administration de l'aéroport fut convertie par la loi du 21 décembre 2007 en une Administration de la navigation aérienne (ci-après „ANA“) qui se trouve actuellement être un prestataire de services de navigation aérienne certifié sans toutefois se limiter à cette mission.

Le certificat de l'ANA ayant récemment été prorogé d'une durée de six ans, il n'y a pas lieu de croire que cette certification entraîne une mise à l'abri complète du certifié alors qu'il est soumis à des contrôles réguliers de la part de l'autorité de surveillance nationale (en l'occurrence la Direction de l'aviation civile) et doit s'adapter en cours de route aux nouvelles réglementations et décisions d'exécution de la Commission européenne. Le second paquet législatif „ciel unique européen“, adopté en 2009, et une cinquantaine de règlements et de décisions de la Commission européenne constituent désormais le cadre légal dans lequel l'ANA doit évoluer, mais surtout dans lequel elle doit évoluer vite.

Fin 2009, la Commission a également pris l'initiative d'accélérer le processus de création de blocs d'espaces aériens fonctionnels transfrontaliers (Functional Airspace Blocks – FABs) afin que les objectifs du ciel unique se réalisent plus rapidement.

Elle a ainsi initié la révision des quatre règlements¹ de base sur le ciel unique afin d'améliorer les performances de l'aviation et d'adapter la législation aux changements intervenus avec l'objectif final de réduire les coûts pour les opérateurs aériens, en termes de temps, de carburant et d'argent.

Alors que neuf initiatives ont été lancées en vue de créer des FABs en Europe, le Luxembourg s'est associé au projet FAB Europe Centrale (FABEC) avec l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. Ce projet est de loin le plus important de ces projets et couvre 50% du trafic aérien

¹ 1) Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen („règlement-cadre“), 2) Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen („règlement sur la fourniture de services“), 3) Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen („règlement sur l'espace aérien“), 4) Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien („règlement sur l'interopérabilité“).

européen. L'espace aérien, soit au total 1,7 million de km², se caractérise par des trafics aériens civils et militaires étroitement entrelacés et des volumes de trafic en croissance.

Par la loi du 16 décembre 2011 portant approbation du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel „Europe Centrale“ entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010, le Luxembourg a ratifié cette loi et s'attelle depuis à la mise en oeuvre pratique.

Se mettre en conformité avec ces nouvelles exigences et surtout faire face aux exigences de performance qui s'imposent aux prestataires de services de navigation aérienne dans les délais très brefs imposés par la Commission européenne et dans un environnement que la Commission veut concurrentiel constituent un défi majeur pour l'ANA qu'elle ne saurait relever sans le cadre législatif adéquat.

La législation communautaire a également repris sous son égide le domaine relatif à l'exploitation des aéroports. Le règlement² UE n° 216-2008 du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne exige que chaque aéroport satisfasse aux exigences essentielles telles qu'elles sont établies par le présent règlement et soit certifié comme tel.

Le règlement³ UE n° 139-2014 du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports a pour objet de réglementer la certification des exploitants d'aéroports. Les autorités compétentes impliquées dans la certification et la surveillance des aéroports, des exploitants d'aéroport et des prestataires de services de gestion des aires de trafic devront assurer la conformité aux exigences exposées par le présent règlement au plus tard pour le 31 décembre 2017.

Le présent projet de loi a également pour objectif de poser les bases légales nécessaires pour désigner le ou les exploitants d'aéroport, le ou les prestataires de services météorologiques et le ou les prestataires de services de circulation aérienne au niveau national et d'en fixer les responsabilités et domaines de compétence.

Une partie des modifications proposées concernent l'organisation-même de l'ANA.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1^{er} – Modification de la loi du 21 décembre 2007 portant création de l'ANA

Ad 1^o

Il est nécessaire de compléter à l'article 1^{er} la dénomination de l'Administration de la navigation aérienne en y ajoutant le terme „aéroport“ afin de pouvoir satisfaire à un besoin d'identification de l'entité. Le terme aéroport correspond à la terminologie juridique et technique employée par les instances communautaires et internationales pour définir l'activité visée par le présent projet de loi. La loi cadre de l'ANA a justement pour finalité de délimiter la sphère de compétence de l'ANA et il y a lieu de préciser cette fonction dans la dénomination de cette administration.

Ad 2^o

La disposition de l'article 2 a ensuite été complétée pour préciser les missions de l'ANA par rapport aux modifications législatives intervenues au plan international, mais aussi suite à des mésinterprétations récurrentes. Il convient notamment de mentionner les modifications aux points suivants:

Point d) L'ANA développe et met en oeuvre un programme de gestion de la sécurité et de la qualité.

Il y a lieu de préciser que ce programme contient une composante relative à la sûreté et que les trois composantes sont intégrées dans un seul système.

2 Le règlement UE n° 216-2008 du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE et le règlement UE n° 139-2014 du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n° 216-2008 a pour objet de réglementer la certification des exploitants d'aéroports.

3 Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

- Point e) Le terme „régulariser“ a été remplacé par le terme „réguler“ qui correspond mieux à la mission du contrôleur aérien qui consiste à assurer le fonctionnement correct, le rythme régulier et le déroulement harmonieux du flux du trafic aérien.
- Point j) Afin de reprendre les termes et concepts utilisés par la législation communautaire, il est utile de compléter cette mission en mentionnant les aspects relatifs à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.
- Point k) Le libellé de la lettre k) a été remplacé par le nouveau texte contenu sous la même lettre du projet de loi afin d'être en conformité avec les missions de recherche et de sauvetage dévolues à cette entité par l'annexe 12 de la Convention de Chicago⁴.
- Point l) Le nouveau libellé de ce point retient un élargissement des missions du département de la Météorologie au-delà des missions classiques de prestataire de service en météorologie fixées par la législation „ciel unique“. Cette disposition reflète mieux les tâches effectuées au jour le jour par le service météorologique de l'ANA.
- Point m) Le service du contrôle aérien de l'ANA assure en effet la gestion des trajectoires des aéronefs. La Direction de l'aviation civile (ci-après dénommée „DAC“) est compétente pour assurer le respect de ces trajectoires et, le cas échéant, de sanctionner les transgressions.
- Il y a également lieu de préciser que l'ANA est compétente pour mesurer le bruit qui est en relation avec le trafic aérien.
- Point q) L'ANA a pour mission d'assurer la gestion du réseau informatique ainsi que le réseau de télécommunication opérationnel.
- Point t) Une nouvelle lettre t) est ajoutée afin de préciser que l'ANA pourra être chargée d'effectuer des missions qui ne sont pas spécialement mentionnées par la présente loi mais qui sont liées ou connexes aux compétences de l'administration.

Ad 3°

Le remplacement du terme „service“ par celui de „département“ dans les différents articles restrictivement énumérés, est justifié par le fait qu'il y a lieu d'éviter la confusion entre un „service“ presté par l'ANA en tant que prestataire de services de navigation aérienne et les différents démembrements ou divisions de l'administration également appelés „services“.

Ad 4°

L'entrée en vigueur du traité de Lisbonne le 1^{er} décembre 2009 a mis fin à la Communauté européenne en tant qu'entité juridique, sa personnalité juridique étant transférée à l'Union européenne, il y a lieu d'employer dorénavant cette dénomination.

Une dernière phrase a été ajoutée au premier paragraphe de l'article 4 qui prévoit désormais une mesure de tutelle „a priori“ à exercer par le ministre avant la signature de conventions, d'accords de coopération, de contrats de délégations ou encore d'adhésions à des organisations nationales ou internationales. Sont notamment visées des conventions par lesquelles l'administration délèguera une tâche à un autre prestataire de services de navigation aérienne. Ce genre de délégations existe par exemple au niveau du contrôle de l'espace aérien intermédiaire qui est délégué à Belgocontrol.

Tout en précisant que les experts peuvent être chargés de certaines tâches et non de missions, à l'ancien paragraphe 2, le mot „étrangers“ a été biffé après celui d'„experts“ afin d'éviter une discrimination à l'égard d'éventuels experts nationaux. L'indépendance des spécialistes que l'ANA souhaite engager par rapport aux autorités de surveillance nationales y a également été intégrée.

Ad 5°

Afin d'éviter toute incertitude quant aux dispositions légales applicables dans le cadre de la nomination du directeur et du directeur-adjoint, il y a lieu d'insérer une référence au régime de droit commun qui régit les modalités de nomination et de révocation des directeurs et directeurs-adjoints.

⁴ Loi du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago.

Ad 6°

Afin de garantir une certaine cohérence, il y a lieu de remplacer l'ancienne dénomination de l'ANA par sa nouvelle dénomination contenant le terme „aérodrome“. Pareillement, afin d'éviter toute ambiguïté, il y a également lieu de préciser que les références au terme „service“ s'entendent désormais comme des références faites aux „départements“.

Ad 7°

Afin de garantir une certaine cohérence, il y a lieu de remplacer l'ancienne dénomination de l'ANA par sa nouvelle dénomination contenant le terme „aérodrome“.

Ad Article II – Insertion d'un nouvel article 4bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Le libellé du premier alinéa de la disposition s'explique par le fait que l'ANA ne peut remplir les missions de prestataire de service de navigation aérienne et de services météorologiques définis par la réglementation européenne en la matière que si elle a reçu une désignation à cet effet en vertu de l'article 4bis nouveau de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne.

Une nouvelle disposition est insérée dans la loi du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne qui tient compte de l'obligation pour l'Etat de désigner les prestataires de services de navigation aérienne et la possibilité⁵ de désigner un prestataire de service de météorologie détenteur d'un certificat valable pour fournir ces services dans l'espace aérien national, voire dans l'espace aérien fonctionnel dont celui-ci fait partie.

La réglementation européenne ne prévoit pas de désignation à caractère général d'un prestataire de services de la navigation aérienne, par exemple dans la législation nationale, et prône une certaine flexibilité afin de garantir le bon fonctionnement opérationnel de tout aéroport ainsi que la sécurité aérienne. Il ne convient donc pas de le déterminer dans une loi et de nommer précisément le prestataire de services de navigation aérienne, car le cadre législatif ne laisserait pas au ministre la flexibilité de nommer immédiatement un autre prestataire de services en cas de dysfonctionnement manifeste et dangereux de celui en place.

En tout état de cause, le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions est compétent pour procéder à ces désignations. Le traité FABEC mentionne un procédé de désignation particulier au niveau du FABEC de sorte que la désignation au niveau national doit être alignée aux nominations au niveau FABEC.

Le second paragraphe de l'article 4bis intègre le processus de désignation dans la procédure de publication législative nationale afin de lui conférer une opposabilité aux tiers.

Ad Article III. – Dispositions transitoires

Les diplômes actuellement requis afin d'accéder aux postes de directeur ou de directeur adjoint ne permettent pas au gouvernement en conseil de nommer à ces postes un candidat qui n'est pas en possession d'un tel titre, bien que ce candidat ait fait preuve d'une compétence avérée pour diriger cette administration. En effet, le directeur faisant fonction de l'ANA remplit ses missions depuis le 1^{er} janvier 2013 d'une manière exemplaire et répond aux attentes du gouvernement. La disposition transitoire contenue dans le présent projet de loi a pour objet de confirmer la nomination du directeur f.f. actuel et de lui permettre d'accéder au poste visé sans subir une diminution de son traitement actuel.

*

⁵ Il est important de noter que le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen („règlement-cadre“) dispose en son article 9 relatif à la désignation des prestataires de services météorologiques que „Les Etats membres peuvent désigner un prestataire de services météorologiques pour fournir, sur une base exclusive, tout ou partie des données météorologiques pour la totalité ou une partie de l'espace aérien relevant de leur responsabilité, compte tenu de considérations de sécurité.“

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi est neutre du point de vue de recettes générées en faveur du budget de l'Etat luxembourgeois respectivement du point de vue de dépenses effectuées à charge du budget de l'Etat luxembourgeois par rapport à la législation actuelle.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet:	Projet de loi 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
Ministère initiateur:	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Auteur(s):	Ender Ulcun
Tél:	247-83317
Courriel:	ender.ulcun@mtp.etat.lu
Objectif(s) du projet:	Mise à jour de la législation nationale par rapport à la législation communautaire
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	
Administration de la navigation aérienne	
Date:	22.7.2015

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non
Si oui, lesquelles:
Administration de la navigation aérienne
et Direction de l'aviation civile
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:

– Entreprises/Professions libérales:	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Citoyens:	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Administrations:	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
- Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui Non N.a.⁶
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui Non
Remarques/Observations:
Modification mineures ne nécessitant pas un texte coordonné

⁶ N.a.: non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui Non
- Remarques/Observations:
Ce projet de loi n'est pas en relation avec des régimes d'autorisation
6. Le projet contient-il une charge administrative⁷ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif⁸ approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁹? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui Non N.a.
- Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui Non
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui Non N.a.

7 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

8 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

9 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière:
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi:
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation¹⁰? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers¹¹? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

¹⁰ Article 15, paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

¹¹ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

TEXTES COORDONNES

LOI DU 21 DECEMBRE 2007

portant

- a) création de l'Administration de la navigation aérienne;
- b) modification de
 - la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat;
 - 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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu le règlement (CE) 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen („règlement sur la fourniture de services“) et le règlement d'exécution (CE) 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne;

Vu le règlement modifié (CE) 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 18 décembre 2007 et celle du Conseil d'Etat du 21 décembre 2007 portant qu'il n'y a pas lieu à un second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

TITRE I^{er}

Dispositions générales

Art. 1^{er}. Il est créé une Administration de l'aérodrome et de la navigation aérienne, dénommée ci-après „administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions et dénommé ci-après le „ministre“.

Art. 2. L'administration a pour mission:

- a) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service de contrôle de la circulation aérienne

En rouge: modifications de la loi du 21 décembre 2007 par le projet de loi de 2015.

- (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome;
- b) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
 - c) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, d'exploiter et d'entretenir ces installations;
 - d) de développer et de mettre en oeuvre un programme de gestion intégré de la sécurité, de la sûreté et de la qualité;
 - e) d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;
 - f) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
 - g) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manoeuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
 - h) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
 - i) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
 - j) de fournir des informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
 - k) d'élaborer et de mettre en oeuvre des procédures de recherche et de sauvetage, un plan d'intervention et un service d'alerte;
 - l) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale comprenant la publication de bulletins à l'échelle nationale, d'assurer la publication des messages d'alertes à l'échelle nationale, de fournir les informations et renseignements météorologiques demandés par d'autres entités pour la réalisation de leurs missions, de participer aux activités de recherche et de développement, en collaboration avec les organisations de recherche nationales afin de favoriser le développement des connaissances météorologiques, d'assurer la collecte, la conservation et l'archivage des données météorologiques;
 - m) d'assurer la gestion des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit en relation avec le trafic aérien;
 - n) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
 - o) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation, des zones vertes ainsi que du balisage lumineux;
 - p) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunératoires prestés;
 - q) d'assurer la gestion du réseau informatique et de télécommunication opérationnel;
 - r) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
 - s) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de 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, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions;
 - t) d'effectuer, sur décision du gouvernement en conseil, toute mission ayant un rapport direct ou indirect avec les autres missions de l'administration notamment en matière d'aérodrome ou de fourniture de services de navigation aérienne.

Art. 3. Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne de l'administration et détermine les attributions dévolues aux différents départements.

Art. 4. (1) En vue de l'exécution de ses missions, l'administration peut conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services de navigation aérienne d'un autre Etat membre de l'Union européenne ainsi

qu'adhérer à des organisations nationales ou internationales, Ces actes doivent être au préalable formellement approuvés par le ministre.

(2) Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues à l'article 2 ci-dessus, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier certaines tâches à des experts ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée sur base de conventions contractuelles, sous condition que ces personnes soient indépendantes de toute autorité nationale investie d'un pouvoir de contrôle ou de supervision au sein de l'Union européenne. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations.

Art. 5. L'administration doit fournir à la Direction de l'aviation civile toutes les informations lui permettant un contrôle adéquat de l'application de la réglementation nationale et internationale. Sans préjudice du paragraphe précédent, le dépouillement des enregistrements comprenant les fixations écrites des enregistrements parlés et cartographiques des enregistrements radar, prévus à l'article 2.n) ci-dessus, est autorisé au cas par cas par le directeur de l'administration.

TITRE II

Personnel

Art. 6. (1) L'administration est placée sous l'autorité d'un directeur qui dirige, coordonne et surveille les activités des différents départements. Il représente l'administration dans ses relations avec les autorités et le public.

Un directeur adjoint assiste le directeur dans l'accomplissement de ses missions et le remplace en cas d'absence.

(2) Le directeur et le directeur-adjoint doivent être titulaires:

- soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit être inscrit au registre des titres étrangers prévu par la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur;
- soit d'un diplôme universitaire luxembourgeois ou étranger portant sur un cycle d'études de niveau universitaire d'au moins 4 années correspondant à la formation exigée pour le poste sollicité;
- le directeur et le directeur-adjoint sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil. Les dispositions de la loi modifiée du 9 décembre 2005 déterminant les conditions et modalités de nomination de certains fonctionnaires occupant des fonctions dirigeantes dans les administrations et services de l'Etat sont applicables.

(3) La gestion des différents départements prévus par l'organisation interne est assurée par un chef de département, assisté, en cas de besoin, par un chef de département adjoint, désignés par le directeur.

Les chefs de départements soumettent annuellement au directeur un rapport d'activité et un projet de programme pour l'année suivante.

Art. 7. Le cadre de l'administration comprend, en dehors du directeur et du directeur adjoint, les emplois et fonctions ci-après:

(1) Dans la carrière supérieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:

Carrière de l'attaché de gouvernement:

- des conseillers de direction première classe
- des conseillers de direction

- des conseillers de direction adjoints
 - des attachés de gouvernement 1^{er} en rang
 - des attachés de gouvernement
 - des stagiaires ayant le titre d'attachés d'administration
- (2) Dans la carrière supérieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:
- Carrière de l'ingénieur:
- des ingénieurs première classe
 - des ingénieurs-chefs de division
 - des ingénieurs principaux
 - des ingénieurs-inspecteurs
 - des ingénieurs
 - des stagiaires ayant le titre d'ingénieur stagiaire
- (3) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:
- Carrière du technicien diplômé:
- des inspecteurs techniques principaux 1^{ers} en rang
 - des inspecteurs techniques principaux
 - des inspecteurs techniques
 - des chefs de bureau techniques
 - des chefs de bureau techniques adjoints
 - des techniciens principaux
 - des techniciens diplômés
 - des techniciens diplômés stagiaires
- La promotion aux fonctions supérieures à celle de technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.
- Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.
- (4) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:
- Carrière de l'ingénieur technicien:
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1^{ers} en rang
 - des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
 - des ingénieurs techniciens-inspecteurs
 - des ingénieurs techniciens principaux
 - des ingénieurs techniciens
 - des ingénieurs techniciens stagiaires
- La promotion aux fonctions supérieures à celle d'ingénieur technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.
- Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.
- (5) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:
- Carrière du rédacteur:
- des inspecteurs principaux 1^{ers} en rang
 - des inspecteurs principaux

- des inspecteurs
- des chefs de bureau
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs
- des rédacteurs stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (6) Dans la carrière inférieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 4:

Carrière de l'expéditionnaire administratif:

- des premiers commis principaux
- des commis principaux
- des commis
- des commis adjoints
- des expéditionnaires
- des expéditionnaires stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de commis adjoint est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (7) Dans la carrière inférieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 4:

Carrière de l'expéditionnaire technique:

- des premiers commis techniques principaux
- des commis techniques principaux
- des commis techniques
- des commis techniques adjoints
- des expéditionnaires techniques
- des expéditionnaires techniques stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de commis technique adjoint est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (8) Dans la carrière inférieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 3:

Carrière de l'artisan:

- des artisans dirigeants
- des 1^{ers} artisans principaux
- des artisans principaux
- des premiers artisans
- des artisans
- des artisans stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de premier artisan est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

Art. 8. L'administration pourra recourir aux services de fonctionnaires, d'employés et d'ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires disponibles.

Art. 9. La collation des titres de chef de **département** et chef de **département** adjoint prévus à l'article 6 sub (3) ne modifient pas le rang des fonctionnaires.

Les artisans et ouvriers affectés aux permanences des missions d'incendie et de sauvetage bénéficient d'une prime de 10 points.

Art. 10. Sans préjudice des règles générales relatives au statut des fonctionnaires, les conditions d'études, d'admission au stage, de nomination définitive et de promotion aux fonctions prévues à l'article 7 de la présente loi sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 11. (1) Un règlement grand-ducal fixe les modalités des examens médicaux propres à l'administration et les autres conditions de recrutement.

(2) La limite d'âge pour les candidats aux fonctions du département incendie et sauvetage ainsi que du **département** du contrôle de la circulation aérienne est fixée à vingt-sept ans.

TITRE III

Dispositions modificatives

Chapitre 1: Modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat

Art. 12. L'article 22 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifié comme suit:

- à la section II sub 16° la mention „le directeur de l'administration de l'aéroport“ est supprimée;
- à la section IV sub 8°, derrière la mention „directeur adjoint de l'administration de l'Environnement“ est ajoutée la mention „directeur adjoint de l'administration de la navigation aérienne“;
- à la section IV sub 9° la mention „directeur de l'aéroport“ est remplacée par „directeur de l'administration de la navigation aérienne“.

Art. 13. L'annexe A – Classification des fonctions – tableau l' „Administration générale“ est modifiée et complétée comme suit:

- au grade 14, est supprimée la mention „Administration de l'Aéroport – directeur adjoint“;
- au grade 16, est supprimée la mention „Administration de l'Aéroport – directeur“;
- au grade 16 est ajoutée la mention „Administration de la navigation aérienne – directeur adjoint“;
- au grade 17, est ajoutée la mention „Administration de la navigation aérienne – directeur“.

L'annexe D – Détermination – tableau l' „Administration générale“ est modifiée et complétée comme suit:

- l'inscription au grade 14, grade de computation de la bonification d'ancienneté 12, de la fonction „directeur adjoint de l'Aéroport“ est supprimée et remplacée par l'inscription au grade 16, grade de computation de la bonification d'ancienneté 12, de la fonction „directeur adjoint de l'Administration de la navigation aérienne“;
- l'inscription au grade 16, grade de computation de la bonification d'ancienneté 12, de la fonction „directeur de l'Aéroport“ est supprimée et remplacée par l'inscription au grade 17, grade de computation de la bonification d'ancienneté 12, de la fonction „directeur de l'Administration de la navigation aérienne“;

**Chapitre 2: Modification de 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**

Art. 14. Un huitième tiret est ajouté à l'article 2, paragraphe 2 de 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:

„- l'exploitation technique et commerciale de l'aéroport, sans préjudice des missions dévolues à l'Administration de la navigation aérienne“.

Art. 15. Un nouvel paragraphe est ajouté à l'article 2 de 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:

„Un règlement grand-ducal règle la police de l'aéroport et de ses dépendances“.

**Chapitre 3: Modification de la loi modifiée du 19 mai 1999
ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assis-
tance 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**

Art. 16. La définition sous c) de l'article 2 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 est remplacée par le texte suivant:

c) „Entité gestionnaire“: l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police, l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, en ce qui concerne l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires.“

Art. 17. A l'article 17, paragraphe 3 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, le tiret libellé „- d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport“ est remplacé par le texte suivant:

„- d'assurer, en tant qu'autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire, la mission de contrôle des activités des différents prestataires de services présents sur l'aéroport“.

Art. 18. A l'article 17, paragraphe 3, le tiret libellé: „de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l'aviation civile“ est remplacé par le texte suivant:

„- 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“.

TITRE IV

Dispositions transitoires

Art. 19. L'administration est autorisée à procéder, par dérogation à l'article 16 de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi aux engagements supplémentaires de cinq ingénieurs techniciens.

Art. 20. Le fonctionnaire exerçant, à la veille de l'entrée en vigueur de la présente loi, les fonctions de directeur adjoint de l'Administration de l'Aéroport bénéficiera d'un avancement au grade 16 de sa carrière une année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

TITRE V

Dispositions finales

Art. 21. Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence à l'administration de l'Aéroport ou à l'Administration de la navigation aérienne s'entend comme référence à l'Administration de l'aérodrome et de la navigation aérienne, telle qu'elle est organisée par la présente loi. De même, dans ces textes, la référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de l'Aéroport ou de l'Administration de la navigation aérienne s'entend comme référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de l'aérodrome et de la navigation aérienne.

Pareillement, dans tous les textes de lois et de règlements, la référence aux services de l'administration s'entend comme référence aux départements de l'administration.

Art. 22. La référence ultérieure à la présente loi pourra se faire en employant l'intitulé abrégé: „Loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de l'aérodrome et de la navigation aérienne“.

Art. 23. La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

TITRE VI

Dispositions abrogatoires

Art. 24. Est abrogée la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport.

*

**LOI MODIFIEE DU 31 JANVIER 1948
relatif à la réglementation de la navigation aérienne**

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu,

Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc., etc., etc.;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 20 janvier 1948, et celle du Conseil d'Etat du 27 du même mois, portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons

Chapitre I^{er}. Dispositions générales

Art. 1^{er}. Pour l'application de la présente loi, sont réputés Aéronefs, tous appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air.

(L. 5 juin 2009) „Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires et les autres aéronefs appartenant à l'Etat ou mis à sa disposition et affectés exclusivement à des missions d'intérêt public.“

Aéronefs privés, tous aéronefs à l'exclusion des aéronefs d'Etat.

Exploitant d'un aéronef, toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte; au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Commandant, toute personne investie de cette qualité par l'exploitant ou, à son défaut, le pilote.

Aérodrome, soit tout centre de trafic aérien, y compris les installations nécessaires à ce trafic, soit tout terrain ou surface d'eau aménagés, même temporairement, pour l'atterrissage et l'envol des aéronefs.

(L. 5 juin 2009) „Les dispositions de la présente loi et les dispositions prises en son exécution sont applicables aux aéronefs privés ainsi qu’aux aéronefs d’Etat. Les règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi et portant sur l’immatriculation, l’équipement technique et la circulation aérienne peuvent comporter des dispositions différentes selon que celles-ci s’appliquent aux aéronefs privés ou aux aéronefs d’Etat.“

Art. 2. La circulation des aéronefs nationaux au-dessus du territoire du Grand-Duché est libre, sauf les restrictions, résultant de la présente loi et celles qui seront édictées par arrêté grand-ducal.

Art. 3. La circulation des aéronefs étrangers au-dessus du territoire du Grand-Duché est subordonnée à l’autorisation du Ministre des Transports.

Cette autorisation n’est pas requise pour la circulation des aéronefs immatriculés dans les Etats avec lesquels ont été conclus des accords de réciprocité sur la matière.

(L. 5 juin 2009) „L’atterrissage et le survol du Grand-Duché par les aéronefs militaires et les aéronefs d’Etat étrangers sont subordonnés à l’autorisation du ministre ayant la défense dans ses attributions.“

Art. 4. Le survol de tout ou partie du territoire du Grand-Duché peut-être interdit par arrêté grand-ducal aux aéronefs tant nationaux qu’étrangers.

Le commandant qui aura enfreint les prescriptions visées à l’alinéa précédent est tenu d’atterrir sur l’aérodrome douanier luxembourgeois le plus proche ou sur celui qui lui sera indiqué.

S’il est aperçu qu’il est engagé sur une zone interdite, il doit donner le signal de détresse et atterrir aussitôt.

S’il ne s’en est pas aperçu, il est tenu d’atterrir aussitôt qu’il y aura été invité.

(Projet de Loi 2015) **Art. 4bis.** (1) Sans préjudice du Traité relatif à l’établissement du bloc d’espace aérien fonctionnel „Europe Central“ entre la République fédérale d’Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010 et de sa loi d’approbation, le ministre:

- a) désigne conformément à l’article 8 du règlement (CE) n° 550/2004 modifié du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, un ou plusieurs prestataires de services de circulation aérienne pour fournir les services de circulation aérienne dans l’espace aérien relevant de sa responsabilité;
- b) peut désigner conformément à l’article 9 du règlement (CE) n° 550/2004 modifié du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen un ou plusieurs prestataires de services météorologiques pour fournir sur une base exclusive, tout ou partie des données météorologiques pour la totalité ou une partie de l’espace aérien relevant de sa responsabilité;
- c) désigne conformément à l’article 4 du règlement (UE) n° 139/2014 du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008, un ou plusieurs exploitants d’aérodrome pour fournir tout ou partie des services liés à la maintenance et à la gestion d’un aérodrome relevant de sa responsabilité.

(2) Les désignations font l’objet d’une publication au Mémorial et sont communiquées aux autorités compétentes.

Art. 5. Les arrêtés grand-ducaux qui, dans des circonstances exceptionnelles, interdiront provisoirement la circulation des aéronefs au-dessus de certaines zones du territoire ou prendront toutes autres mesures urgentes avec effet immédiat, détermineront les modes de publicité, tels la radiophonie ou l’affichage sur les aérodromes, par lesquels ils seront portés, en raison de l’urgence, à la connaissance des intéressés.

Art. 6. Lorsqu’un itinéraire est imposé pour les aéronefs traversant, sans atterrissage prévu, le territoire du Grand-Duché, ceux-ci sont tenus de suivre l’itinéraire prescrit et s’ils en ont l’obligation, de se faire reconnaître par signaux à leur passage au-dessus des points désignés à cet effet. S’ils en reçoivent l’ordre, ils sont tenus d’atterrir sur l’aérodrome douanier le plus proche.

(L. 5 juin 2009) **Art. 7.** „(1) Seront édictées par règlement grand-ducal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne, et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation.

(2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 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 les redevances pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire.

Peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne les redevances d'atterrissage, les redevances de vol de nuit et toute autre redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne.

Le montant de ces redevances est fixé par l'entité prestataire de ces services après consultation du comité des usagers instauré par 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.

(3) Peuvent être perçus des taxes, redevances et droits concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation que la Direction de l'aviation civile est appelée à délivrer dans le cadre de ses-missions concernant:

- a. la navigabilité des aéronefs;
- b. l'émission, la validation, le renouvellement et la revalidation des licences et des qualifications du personnel de conduite d'aéronefs et des mécaniciens navigants voire des licences et des qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne;
- c. l'émission et le renouvellement des licences des mécaniciens d'avions;
- d. les agréments des entités chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type;
- e. les agréments des ateliers d'entretien technique;
- f. l'émission, la validation et le renouvellement des licences de transporteurs aériens et des certificats de transporteurs aériens (AOC – *Air operator certificate*);
- g. l'autorisation de travail aérien;
- h. l'autorisation d'atterrissage et de décollage hors d'aérodrome;
- i. la manifestation aérienne;
- j. la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus;
- k. la désignation des entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services agréés suivant les accords de services aériens;
- l. les autorisations ou les dérogations spécifiques à la réglementation relative à la navigation aérienne;
- m. l'autorisation d'exploitation d'hélistations.

Le montant de ces taxes, redevances et droits ainsi que leurs modalités de perception sont fixés par règlement grand-ducal.

Le montant unitaire de la taxe, de la redevance ou du droit à percevoir ne pourra en aucun cas dépasser 50.000 euros.“

(L. 5 juin 2009) „**Art. 7bis.** (1) Le personnel de conduite d'aéronefs ainsi que les mécaniciens navigants doivent, en vue de l'exercice de cette activité, justifier de la qualification requise et être titulaire d'une licence.

(2) Le directeur de l'aviation civile peut agréer les personnes morales ou physiques chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type. Le même agrément peut être délivré pour effectuer des travaux d'entretien technique sur des aéronefs.

Les organismes agréés exercent leur mission de formation sous la direction et la surveillance de la Direction de l'aviation civile.

En vue de son agrément, toute personne physique doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle.

Pour les personnes morales l'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires des personnes physiques chargées de la gestion et de la direction.

En vue de son agrément, la personne requérante doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur la base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission, sur la base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement chargé de dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour pouvoir exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants, d'en informer le directeur de l'aviation civile dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre transitoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect des conditions de l'agrément, le directeur de l'aviation civile peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

(3) Les critères de validité des licences ainsi que les conditions relatives à la qualification et à l'octroi, à la revalidation et au renouvellement sont fixés par règlement grand-ducal.

Il en est de même des conditions de reconnaissance des licences et autorisations délivrées par les autorités étrangères, des conditions d'aptitude médicale des candidats et des modalités de formation et d'examen prévues en vue de l'obtention, de la revalidation et du renouvellement des licences et qualifications.

(4) Le directeur de l'aviation civile délivre les licences, les qualifications associées, les validations et conversions et les autorisations du personnel navigant ainsi que les agréments prévus au paragraphe (2) du présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement:

- a. si l'intéressé ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, qualifications associées, validations, conversions ou autorisations et agréments;
- b. si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c. si l'intéressé refuse de produire au directeur de l'aviation civile un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou de faire inscrire une limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification, sa validation, sa conversion, son autorisation ou son agrément;
- d. s'il est constaté que la licence, la qualification, la validation, la conversion, l'autorisation, l'agrément ou le certificat médical a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e. si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises;
- f. s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aériennes ainsi que la sécurité des personnes et des biens;
- g. s'il existe à l'encontre de l'intéressé des indices laissant présumer qu'il constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes;
- h. si l'intéressé a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne;
- i. s'il est constaté que l'intéressé présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses fonctions, la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens.“

Art. 8. L'immatriculation d'un aéronef opérée conformément aux prescriptions édictées en exécution de la présente loi lui confère la nationalité luxembourgeoise.

Art. 9. Les naissances, décès et disparitions se produisant à bord des aéronefs luxembourgeois en cours de vol sont réputés survenus sur le territoire du Grand-Duché.

Les formalités relatives à la constatation officielle de ces naissances, décès et disparitions ainsi qu'à leur transmission aux autorités luxembourgeoises seront déterminées par arrêté grand-ducal.

Art. 10. Toutes les dispositions légales en vigueur relatives à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises par terre et par eau sont applicables aux entrées, aux sorties et au transit par voie aérienne. Des prescriptions réglementaires spécialement appropriées au trafic aérien peuvent être édictées par voie d'arrêté grand-ducal.

Les aéronefs utilisés pour un séjour temporaire sur le territoire du Grand-Duché peuvent être admis en franchise provisoire des droits moyennant les conditions à déterminer par le Ministre des Finances. Celui-ci fixe également les conditions auxquelles il est permis de réimporter, en exemption des droits, les aéronefs utilisés pour des voyages à l'étranger.

Art. 11. Les rapports de droit qui se forment entre personnes se trouvant à bord d'un aéronef en vol sont réputés s'être formés sur le territoire du pays dont l'aéronef possède la nationalité, à moins que les intéressés ne soient convenus de l'application d'une loi déterminée.

Lorsque les tribunaux luxembourgeois sont compétents, le tribunal du lieu de l'atterrissage pourra être valablement saisi.

(L. 5 juin 2009) „**Art. 11bis.** Par dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, les règles internationales en matière aéronautique à incorporer en droit national peuvent être publiées en langue anglaise.“

Chapitre II. – Dispositions pénales

Art. 12. Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 50 à 500 francs ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Tout commandant qui aura entrepris un vol sans avoir à bord les documents prescrits par les règlements;
- 2° Tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions réglementaires relatives à la tenue des documents de bord ou de tous autres intéressant l'aéronef;
- 3° Tout exploitant d'un aéronef qui ne produira pas, sur la réquisition des autorités compétentes, les carnets de route et livrets de moteurs et d'appareils intéressant un aéronef pendant la durée prescrite pour la conservation de ces documents.

Art. 13. Sera puni des peines prévues à l'article précédent quiconque en contravention aux prescriptions réglementaires, aux ordres ou instructions régulièrement donnés par les agents compétents, aura transporté à bord d'un aéronef un appareil photographique ou cinématographique ou aura fait usage de ces appareils. Seront en outre confisqués les appareils photographiques et cinématographiques saisis.

(L. 5 juin 2009) „**Art. 13bis.** Sera puni d'une amende de 25 à 250 euros celui qui empêche, lors d'inspections ou de contrôles inhérents à la sûreté ou à la sécurité aériennes, les agents visés à l'article 19bis 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, d'accéder dans les aérodromes ou leurs dépendances ainsi qu'à tout aéronef, ou qui refuse de présenter les documents ou les pièces exigés par les mêmes agents dans le cadre de leur mission d'inspection ou de contrôle.“

(L. 5 juin 2009) „**Art. 13ter.** Sera punie d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an et d'une amende de 251 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui brouille ou perturbe les moyens de communication réservés à l'usage aéronautique.“

Art. 14. Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura pénétré ou circulé sur un aérodrome ou dans la zone d'un aérodrome non ouverts au public ou aura, sans autorisation, usé d'un aérodrome à des fins auxquelles il n'est pas destiné.

La peine sera de huit jours à un an et l'amende de 501 francs à 10.000 francs, si le fait a été commis à l'aide d'escalade, d'effraction ou de fausse clef, s'il a été commis pendant la nuit ou dans une intention frauduleuse ou à dessin de nuire ou à l'aide de violence ou de menaces.

(L. 5 juin 2009) „**Art. 14bis.** (1) Sera punie d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an et d'une amende de 251 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne transportant à bord d'un aéronef des revolvers, armes à feu et armes, des armes blanches et objets coupants, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire.

La tentative du délit prévu à l'alinéa précédent sera punie des mêmes peines.

(2) Sera punie d'une amende de 25 euros à 250 euros, toute personne qui n'effectue pas les contrôles de sûreté prévus par le droit communautaire.

(3) Sera punie d'une amende de 25 euros à 250 euros, toute personne qui contrairement aux dispositions applicables en matière de sûreté aérienne:

- a. ne soumet pas les passagers à une inspection-filtrage telle que prévue par le droit communautaire;
- b. omet de procéder ou n'effectue pas des fouilles de sûreté dans les aéronefs avant chaque décollage;
- c. n'assure pas le maintien de la stérilité de l'aéronef jusqu'à l'embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation du départ;
- d. n'effectue pas la surveillance requise pour empêcher l'accès aux aéronefs en service ou hors service par des personnes non autorisées;
- e. ne ferme pas les portes de la cabine ou ne retire pas les passerelles télescopiques et escaliers ventraux de l'aéronef hors service;
- f. n'appose pas de scellés ou de témoins d'intégrité sur les portes de l'aéronef hors service;
- g. n'utilise pas des scellés numérotés et contrôlés individuellement;
- h. ne vérifie pas les scellés, avant la mise en service de l'aéronef, afin de déceler d'éventuelles manipulations;
- i. n'effectue pas de fouille avant l'entrée en service de l'aéronef, au cas où les scellés sont brisés;
- j. n'assure pas la stérilité des bagages de cabine et de soute afin d'empêcher tout accès non autorisé;
- k. ne s'assure pas que les bagages soient correctement identifiés à l'extérieur pour qu'un lien puisse être établi avec les passagers concernés;
- l. ne s'assure pas que le passager auquel les bagages appartiennent, soit enregistré à bord du vol sur lequel ses bagages sont transportés;
- m. ne s'assure pas qu'avant d'être embarqués, les bagages de soute soient gardés dans une zone de l'aéroport à laquelle seules des personnes autorisées aient accès;
- n. ne retire pas de l'aéronef les bagages d'un passager qui, enregistré sur un vol, ne se trouve par la suite pas à bord de l'aéronef;
- o. omet d'identifier les bagages de soute confiés comme bagages accompagnés ou bagages non accompagnés.“

(L. 5 juin 2009) „**Art. 14ter.** (1) Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg qui ne dispose pas d'une autorisation d'accès valable est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne ne disposant pas d'une autorisation d'accès valable sera reconduite en dehors des zones de sûreté à accès réglementé par les fonctionnaires de la Police grand-ducale.

Toute personne circulant dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport et qui ne porte pas sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer journalier de façon visible pendant toute la durée du séjour est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou les parties critiques de l'aéroport autres que celles à laquelle elle a un droit d'accès avec sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer journalier est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire accompagnant plus que le nombre de personnes autorisées titulaires de laissez-passer journaliers dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

(2) Tout conducteur d'un véhicule pénétrant dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport et qui n'affiche pas, pendant toute la période du séjour, de façon visible son laissez-passer journalier, sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer pour véhicule est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

Tout conducteur titulaire d'un laissez-passer pour véhicule et circulant non accompagné par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

Tout conducteur titulaire d'une autorisation d'accès ou d'un laissez-passer pour véhicule et circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport autre que celle à laquelle il a un droit d'accès avec son véhicule est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne titulaire d'un laissez-passer journalier circulant dans des parties de l'aéroport auxquelles elle n'a pas accès à défaut d'être accompagnée par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

(3) Toute personne qui circule avec un véhicule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sans respecter les règles de circulation applicables dans l'enceinte aéroportuaire et affichées visiblement aux accès est punie d'une amende de 25 à 250 euros."

Art. 15. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Tout commandant qui aura atterri ou pris le départ hors d'un aérodrome sans l'autorisation préalable de l'autorité compétente;
- 2° Tout commandant qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef non immatriculé ou non pourvu soit d'une licence, soit d'un certificat de navigabilité ou dont la licence ou le certificat de navigabilité a cessé d'être valable;
- 3° Tout commandant qui, sans avoir obtenu les autorisations nécessaires, aura affecté un aéronef, soit au transport rémunéré des personnes ou des choses, soit à un travail aérien tel que vol d'apprentissage, prise de vues, publicité ou propagande.

Sera puni des mêmes peines l'exploitant qui aura sciemment permis l'envol ou l'atterrissage.

S'il y avait un passager à bord, le maximum de la peine d'emprisonnement sera élevé à trois ans et le maximum de l'amende porté à 30.000 francs. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 16. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura frauduleusement détruit les livres ou documents de bord ou tout autre document relatif à un aéronef avant l'expiration de la durée de validité des documents ou du terme pendant lequel ils doivent être conservés.

Art. 17. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant d'un aéronef en vol ne portant pas les marques distinctives qui lui sont assignées.

Si le fait est involontaire, la peine d'amende sera seule prononcée.

Sera puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 1.000 francs à 30.000 francs, tout commandant qui aura sciemment altéré ou caché les marques distinctives assignées à un aéronef ou qui aura fait usage d'un aéronef dont les marques distinctives ont été sciemment altérées ou cachées.

Sera puni des mêmes peines, l'exploitant de l'aéronef qui en aura sciemment permis l'envol.

Art. 18. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura piloté un aéronef sans être titulaire des brevets et licences de capacité requis par les lois et règlements.

L'emprisonnement sera de quinze jours au moins et l'amende de 3.000 francs au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord de l'aéronef.

Sera puni des mêmes peines, quiconque aura, de quelque manière que ce soit, facilité ou favorisé le délit visé aux alinéas précédents.

Art. 19. Sera puni d'une amende de 501 francs à 10.000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans, quiconque, sans l'autorisation de l'exploitant, se sera servi d'un aéronef ou aura tenté de s'en servir.

Art. 20. Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 1.000 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura pris la conduite d'un aéronef malgré le retrait de sa licence.

L'emprisonnement sera de trois mois et l'amende de 10.000 francs au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 21. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 501 francs à 30.000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions des arrêtés pris en exécution de l'article 4 de la présente loi.

Dans le cas de fuite ou de refus d'atterrir, il sera condamné à un emprisonnement de six mois à cinq ans et à une amende de 10.000 francs à 30.000 francs.

Art. 22. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 1.000 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui contreviendra aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

Art. 23. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura embarqué ou débarqué des passagers ou des marchandises en contravention aux prescriptions réglementaires.

Art. 24. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté au moment du vol, tel que plage, hippodrome ou stade, à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements.

(L. 5 juin 2009) „**Art. 24bis.** Un règlement grand-ducal fixera les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg.

Les infractions aux dispositions concernant les trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg sont punies d'une amende de 25 euros à 250 euros.

En cas de récidive dans le délai d'un an, le maximum de l'amende est porté à 500 euros.“

(L. 5 juin 2009) „**Art. 24ter.** (1) En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 12, 13bis, 14, 14bis, 14ter et 24bis, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas

être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

(3) L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

- i. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- ii. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;
- iii. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

(4) En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

(5) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

(6) Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut dépasser le maximum des amendes prévues dans la présente loi.

(7) Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe (5), a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice."

Art. 25. Seront punis des peines prévues à l'article précédent:

- 1° Tout commandant qui, sans nécessité, effectue un vol ou une manoeuvre de nature à mettre en danger les personnes embarquées à bord de l'aéronef ou les personnes et les biens à la surface du sol;
- 2° Quiconque, sans autorisation, aura utilisé un aéronef pour effectuer des exercices de gymnastique ou d'équilibre.

Art. 26. Sera puni des mêmes peines celui qui aura effectué au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public des vols comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil.

Art. 27. Seront punies d'une amende de 1.000 francs à 30.000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un an ou d'une de ces peines seulement, toutes personnes qui, sans autorisation, auront organisé des spectacles ou exhibitions comportant des évolutions d'aéronefs, des exercices périlleux ou des démonstrations de descentes en parachute, ainsi que celles ayant contribué à ces spectacles, exhibitions, exercices ou démonstrations.

Art. 28. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant;
- 2° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions données par le commandant ou par son préposé en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celles des personnes transportées;
- 3° Quiconque pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiant ou se met dans cet état pendant la navigation.

En cas de récidive dans le délai de cinq ans, la peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

(L. 5 juin 2009) „**Art. 28bis.** (1) Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sous influence d'alcool ou sous influence d'une des substances visées à l'alinéa 1^{er} du

paragraphe (4), est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Est punie des peines prévues au paragraphe (1), toute personne y visée qui présente des signes manifestes d'influence d'alcool ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, le minimum de la peine d'emprisonnement et le maximum de la peine d'amende prévues au paragraphe (1) sont portés à respectivement 1 an et 25.000 euros pour tout membre du personnel navigant, qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins de 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,05 mg d'alcool par litre d'air expiré.

En cas de récidive dans un délai de 3 ans de l'infraction prévue aux deux alinéas précédents, le minimum de la peine d'emprisonnement est porté à 2 ans et le maximum de l'amende à 100.000 euros ou à une de ces peines seulement. Dans ce cas, une interdiction d'exercer l'activité professionnelle dont il s'agit peut être prononcée pour un terme n'excédant pas 5 ans.

(3) S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne visée au paragraphe (1) se trouve dans un des états visés au paragraphe (2), cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

Si cet examen sommaire est concluant, l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils dont les critères techniques sont fixés par règlement grand-ducal. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut être déterminée par une prise de sang.

Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

Même en l'absence de tout indice grave visé au premier alinéa du présent paragraphe, toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident est astreinte à subir des vérifications destinées à établir son état alcoolique.

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée au paragraphe (1) à l'examen sommaire visé au premier alinéa du présent paragraphe, même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'un accident. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée selon les modalités qui précèdent. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

(4) Sera punie des peines visées au paragraphe (1), toute personne visée au paragraphe (1), dont l'organisme comporte la présence d'une des substances énumérées ci-après: THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

<i>Substance Taux (ng/mL)</i>	<i>Substance Taux (ng/mL)</i>
THC	2
Amphétamine	50
Méthamphétamine	50
MDMA	50
MDA	50
Morphine (libre)	30
Cocaïne	50
Benzoylecgonine	50

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une des personnes visées au paragraphe (1) se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

- a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances visées à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, et;
- b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent la personne concernée à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

Si les tests visés à l'alinéa précédent s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang sera augmentée du double. Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une substance prévue à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

Toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg et qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

Peut également être astreinte à subir des vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg et n'ayant pas causé des dommages corporels.

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures, et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée aux tests

visés à l'alinéa 2 du présent paragraphe. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés, soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale.

L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

Les mêmes peines s'appliquent à toute personne visée au paragraphe (1) impliquée dans un accident et qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereux l'accès et la circulation dans les zones de sûreté à accès réglementé.

(5) Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen sommaire de l'haleine ou à l'examen de la sueur ou de la salive, soit aux tests standardisés pour la détection des substances visées à l'alinéa 1^{er} du paragraphe (4), soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise de sang ou à la prise d'urine, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe (1), à l'exception des membres du personnel navigant qui sont punis des peines prévues à l'alinéa 2 du paragraphe (2).

Les frais de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de la sueur ou de la salive, de l'examen de l'air expiré, des tests standardisés pour la détection des substances visées à l'alinéa 3 du paragraphe (4), de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical, ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

(6) Dans tous les cas où le test de l'haleine, de l'examen de la sueur ou de la salive est concluant, la personne visée se voit interdire l'accès ou elle sera obligée de quitter instantanément l'aéronef ou les zones de sûreté à accès réglementé. Il en est de même lorsque la personne visée refuse de se soumettre aux tests prévus.

Art. 29. Sera puni d'une amende de 1.000 francs à 10.000 francs, quiconque aura, d'un aéronef en vol, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui.

Art. 30. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 1.000 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura, sans autorisation, transporté au moyen d'un aéronef ou aura embarqué à bord d'un aéronef, en vue de transport, des munitions ou du matériel de guerre, ou tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions par les lois, règlements ou instructions.

(L. 19 mai 1978) **Art. 31.** „1. – Sera puni de la réclusion:

- 1) Celui qui aura volontairement compromis la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef privé ou d'Etat;
- 2) Celui qui, sans droit, par violence, ruse ou menace, s'empare d'un aéronef privé ou d'Etat ou en exerce le contrôle ou le détourne de sa route ou tente de commettre l'un de ces faits.

2. – La peine sera celle des travaux forcés de dix à quinze ans si l'infraction prévue au paragraphe premier, 1) et 2), a causé des lésions corporelles ou une maladie.

3. – La peine sera celle des travaux forcés de quinze à vingt ans:

- 1) Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave;

2) Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a eu pour conséquence directe la destruction de l'aéronef ou son endommagement grave.

4. – Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera puni de mort.“

(L. 27 octobre 2010) „**Art. 31-1.** (1) Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, celui qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme:

- 1) aura commis à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort; ou
- 2) aura détruit ou endommagé gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport, ou aura interrompu les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport.

(2) La peine sera celle de la réclusion de dix à quinze ans si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a causé des lésions corporelles ou une maladie.

(3) La peine sera celle de la réclusion de quinze à vingt ans:

- 1) Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave;
- 2) Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a eu pour conséquence directe la destruction des installations de l'aéroport ou de l'aéronef, ou son endommagement grave.

(4) Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera puni de la réclusion à vie.“

(L. 26 décembre 2012) **Art. 31-2.** abrogé

Art. 32. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 501 francs à 3.000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef.

S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs.

Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 1.000 francs à 10.000 francs.

Art. 33. Les infractions aux dispositions des arrêtés grand-ducaux pris en exécution de cette loi pourront être punies d'un emprisonnement ne dépassant pas un an et d'une amende ne dépassant pas 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux décisions du Ministre des Transports pourront être punies d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 50 francs à 500 francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 34. Toute personne qui, condamnée pour une infraction prévue par la présente loi ou par les arrêtés pris pour son exécution, commettra une nouvelle infraction à ces lois ou arrêtés dans un délai de cinq ans à compter du jour où elle a subi ou prescrit sa peine, pourra être condamnée à une peine double du maximum porté contre l'infraction.

(L. 19 mai 1978) **Art. 35.** „Les dispositions du livre I^{er} du code pénal, ainsi que la loi du 18 août 1879 portant attribution au cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes, modifiée par la loi du 16 mai 1904, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et par les règlements pris pour son exécution.“

Toutefois en cas de délit, le tribunal pourra décider qu'il n'y a pas lieu d'appliquer l'article 43 du Code pénal.

(L. 19 mai 1978) **Art. 36.** „Les infractions commises à bord d’un aéronef luxembourgeois privé ou d’Etat sont réputées commises au Grand-Duché et peuvent y être poursuivies même si l’auteur ou le complice présumé ne se trouve pas sur le territoire du Grand-Duché.

Sont compétents pour la poursuite de ces infractions et de celles prévues par la présente loi et par les règlements pris pour son exécution, le procureur d’Etat ou l’officier du Ministère public près le tribunal de police du lieu de l’infraction, celui de la résidence de l’inculpé, celui du lieu où il se trouve et, à leur défaut, celui de Luxembourg.

Les articles 5, 6 et 7 du code d’instruction criminelle tels qu’ils ont été modifiés par la loi du 18 janvier 1879 et l’arrêté grand-ducal du 25 mai 1944 s’appliquent aux infractions commises à bord d’un aéronef étranger en vol, comme si le fait s’était accompli hors du territoire du Grand-Duché. En outre, le coupable d’un crime ou d’un délit commis à bord d’un aéronef étranger en vol pourra être poursuivi au Grand-Duché, si lui-même ou la victime est de nationalité luxembourgeoise ou si l’appareil atterrit au Grand-Duché après l’infraction.

Pourront encore être poursuivis au Grand-Duché les auteurs et les complices des infractions visées à l’article 31 de la présente loi si les infractions ont été commises à bord d’un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente au Grand-Duché, ou encore si les auteurs ou les complices présumés de ces infractions se trouvent sur le territoire luxembourgeois.

Sont compétents pour la poursuite des infractions visées aux deux alinéas précédents le Procureur d’Etat du lieu de la résidence de l’auteur ou du complice présumé, celui où l’auteur ou le complice présumé se trouve, celui du lieu de l’atterrissage, et, à leur défaut, le Procureur d’Etat de Luxembourg.“

Art. 37. Les infractions commises à bord d’un aéronef luxembourgeois en vol sont réputées commises au Grand-Duché et peuvent y être poursuivies même si l’inculpé n’est pas trouvé sur le territoire du Grand-Duché.

Sont compétents pour la poursuite de ces infractions et de celles prévues par la présente loi et par les arrêtés pris pour son exécution, le Procureur d’Etat ou l’officier du ministère public près le tribunal de police du lieu de l’infraction, celui de la résidence de l’inculpé, celui du lieu où il pourra être trouvé et, à leur défaut, celui de Luxembourg.

Les articles 5, 6 et 7 du Code d’Instruction criminelle tels qu’ils ont été modifiés par la loi du 18 janvier 1879 et l’arrêté grand-ducal du 25 mai 1944 s’appliquent aux infractions commises à bord d’un aéronef étranger en vol, comme si le fait s’était accompli hors du territoire du Grand-Duché. En outre, le coupable d’un crime ou d’un délit commis à bord d’un aéronef étranger en vol pourra être poursuivi au Grand-Duché, si lui-même ou la victime est de nationalité luxembourgeoise ou si l’appareil atterrit au Grand-Duché après l’infraction.

Sont compétents pour la poursuite des infractions visées à l’alinéa précédent, le Procureur d’Etat du lieu de la résidence de l’inculpé, celui du lieu où l’inculpé aura été trouvé, celui du lieu de l’atterrissage, et, à leur défaut, le Procureur d’Etat de Luxembourg.

Chapitre III. – Dispositions de police

Art. 38. Les aéronefs dont les documents de bord prescrits par les règlements ne sont pas produits ou dont les marques d’immatriculation, ne concordent pas avec celles du certificat d’immatriculation, pourront être retenus aux frais et risques de l’exploitant, par les autorités chargées de la surveillance et de la police de la navigation aérienne jusqu’à ce que l’identité de l’appareil ou de l’exploitant ait été établie.

Les aéronefs qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la navigabilité ou pour lesquels les péages, taxes, redevances ou droits réglementaires n’auront pas été liquidés, pourront de même être retenus dans les conditions fixées par les règlements jusqu’à ce que ces prescriptions soient exécutées.

(L. 5 juin 2009) „**Art. 39.** Les officiers de police judiciaire de la Police grand-ducale peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle et leur responsabilité dans les zones de sûreté à accès réglementé de l’aéroport de Luxembourg à l’inspection-filtrage de toutes personnes et de leurs objets, bagages ou véhicules.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises peuvent procéder ou faire procéder dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg à l'inspection-filtrage des marchandises.

Les agents visés aux deux alinéas qui précèdent peuvent interdire à toute personne qui s'oppose à l'inspection-filtrage ou au contrôle, d'accéder ou de rester dans une zone de sûreté à accès réglementé voire d'accéder ou de demeurer à bord d'un aéronef."

(5 juin 2009) „**Art. 39bis.** (1) Outre les officiers et agents de police judiciaire de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de la carrière supérieure de la Direction de l'aviation civile constatent, par des procès-verbaux, les infractions à la présente loi et aux règlements d'application.

Ce même pouvoir revient aux agents de l'Administration des douanes et accises qui, dans l'exercice de leurs compétences douanières, viennent à constater des infractions à la présente loi ou aux règlements d'exécution.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires de la carrière supérieure de la Direction de l'aviation civile ont qualité d'officier de police judiciaire.

(3) Les fonctionnaires visés au paragraphe (2) doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation aérienne. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“.

L'article 458 du Code pénal leur est applicable."

(L. 5 juin 2009) „**Art. 39ter.** (1) Les fonctionnaires visés à l'article 39bis, paragraphe (1), alinéa 1^{er}, peuvent accéder de jour et de nuit aux installations, locaux, terrains, aménagements et moyens de transport soumis à la présente loi et aux règlements pris en son exécution, s'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Les propriétaires et exploitants concernés doivent être avertis préalablement des actions de contrôle en question.

(2) Les dispositions du paragraphe (1) ne sont pas applicables aux locaux qui servent à l'habitation.

Toutefois, et sans préjudice de l'article 33 (1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demi et vingt heures par deux officiers de police judiciaire au sens de l'article 39bis, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.

(3) Dans l'exercice des attributions prévues aux paragraphes (1) et (2), les fonctionnaires concernés sont autorisés:

- a) à recevoir communication de tous livres, manuels, registres, fichiers, documents, autorisations, licences, plans de sécurité ou de sûreté des aérodromes, des infrastructures aéroportuaires et des aéronefs et de toute pièce pour autant qu'elle soit pertinente pour la prévention, la recherche et la constatation d'infractions à la sécurité et à la sûreté aériennes;
- b) à prélever ou à faire prélever, aux fins d'examen et d'analyse, des échantillons de produits, matières, substances, articles ou pièces en relation avec la sécurité et la sûreté aériennes. Une partie de l'échantillon, cachetée et scellée, est remise à l'exploitant, au propriétaire ou au détenteur du produit, de la matière, de la substance, de l'article ou de la pièce qui a fait l'objet du contrôle effectué, à moins que celui-ci n'y renonce expressément ou que des raisons techniques ne s'y opposent;
- c) à saisir et, au besoin, à mettre sous scellés, les échantillons visés sous b) ainsi que les documents visés sous a).

(4) Tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures aéroportuaires ou de l'aéronef, tout propriétaire, détenteur ou occupant des dépendances, installations, terrains ou aménagements faisant

l'objet des mesures prévues au paragraphe (3) ainsi que les personnels qui les remplacent sont tenus à la réquisition des fonctionnaires chargés de ces mesures, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent. Ils peuvent assister à ces opérations.

(5) Il est dressé procès-verbal des constatations et des opérations.

(6) Les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.“

(L. 5 juin 2009) „**Art. 39quater.** (1) Le directeur de l'aviation civile agréé les agents de sûreté de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou des opérateurs aériens exécutant des missions de sûreté à l'Aéroport de Luxembourg qui répondent aux critères requis de qualification et de formation.

Par missions de sûreté, il y a lieu de considérer les missions de contrôle des accès aux zones à accès réglementé de l'Aéroport de Luxembourg, les missions d'inspection-filtrage des personnes, des bagages, des marchandises ou autres fournitures ainsi que des véhicules pénétrant dans les zones précitées, les missions de protection et de fouille des aéronefs ainsi que les missions de surveillance des zones précitées.

L'agrément détermine de manière précise les missions de sûreté et les équipements de sûreté pour lesquels l'agent de sûreté est spécialement habilité.

En cas de non-respect des conditions de l'agrément, le directeur de l'aviation civile peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

(2) Les critères de qualification et de formation initiale et récurrente desdits agents de sûreté sont fixés par règlement grand-ducal.

(3) Dans le cadre de l'inspection-filtrage des personnes, des bagages, des marchandises ou des véhicules pénétrant dans les zones à accès réglementé, effectuée aux termes de l'article 39 de la présente loi, les agents de sûreté de l'entité gestionnaire de l'aéroport dûment agréés sont autorisés à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à l'inspection-filtrage des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés entrant dans les zones à accès réglementé aux fins d'empêcher l'accès d'objets prohibés dans lesdites zones ou dans les aéronefs.

(4) Les agents de sûreté visés au paragraphe (3) interdisent à toute personne qui s'oppose aux mesures d'inspection-filtrage ou qui détient un objet prohibé d'accéder dans les zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg voire d'accéder à bord d'un aéronef.“

Art. 40. Les agents assermentés rechercheront et constateront par des procès-verbaux toutes les infractions dans les aérodromes et leurs dépendances et à bord des aéronefs ainsi que les infractions aux lois et règlements concernant la navigation aérienne. Les procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire et seront transmis sans délai au procureur d'Etat ou à l'officier du ministère public près le tribunal de police compétent.

La compétence de ces agents assermentés s'étendra à tout le territoire du Grand-Duché.

(L. 5 juin 2009) „**Art. 42.** (1) Dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'événements définis par le droit communautaire comme ayant eu ou étant susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'ont pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef.

(2) Aux fins de garantir la confidentialité des informations et sans préjudice des dispositions relatives à la poursuite des infractions à la loi pénale, aucune action civile, commerciale, disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, sauf dans les cas de négligence grave.

(3) Le présent article s'applique sans préjudice des dispositions relatives à l'accès à l'information par les autorités de poursuite pénale et par les autorités judiciaires.“

(L. 5 juin 2009) „**Art. 43.** (1) La Direction de l’aviation civile est l’autorité compétente pour l’application des dispositions relatives aux personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu’elles font des voyages aériens.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages qui refuse, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, d’accepter une réservation pour un vol au départ de l’aéroport de Luxembourg ou d’embarquer une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, si cette personne dispose d’un billet et d’une réservation valables à moins que le transporteur aérien, son agent ou l’organisateur de voyages ne puisse établir une des causes de dérogation énumérées à l’article 4 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu’elles font des voyages aériens.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien ou son agent qui ne met pas à disposition, sous les formes accessibles et au moins dans les mêmes langues que l’information mise à disposition des autres passagers, les règles de sécurité qu’il applique au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leur équipement de mobilité en raison de la taille de l’aéronef ainsi qu’à tout organisateur de voyages qui ne met pas à disposition les règles de sécurité et les restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu’il organise, vend ou offre à la vente.

(4) L’amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, ou son agent, ou l’organisateur de voyages ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d’un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d’un mois à partir de la notification.“

(L. 23 mai 2012) „**Art. 43bis.** (1) La Communauté des Transports est l’autorité compétente pour l’application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d’information et de non-discrimination à l’égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l’exploitation des services aériens dans la Communauté.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l’aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l’ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s’assure pas que ces suppléments fassent l’objet d’une démarche explicite d’acceptation de la part du client.

(4) L’amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d’un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d’un mois à partir de la notification.“

