

N° 7790⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification :

- 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ;**
- 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS

(27.11.2025)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente-Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Michel LEMAIRE, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charles WEILER, Membres.

*

I. ANTÉCÉDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 15 mars 2021 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact ainsi que de textes coordonnés.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 29 juin 2021.

Lors de sa réunion du 1^{er} février 2024, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») a examiné le projet de loi ainsi que l'avis précité. Au cours de la même réunion, Mme Corinne Cahen a été désignée comme Rapporteur.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État le 6 février 2024.

Le Conseil d'État a rendu un avis complémentaire en date du 29 mars 2024.

La commission parlementaire a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'État dans sa réunion du 24 octobre 2024.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État le 15 novembre 2024.

La Haute Corporation a émis un second avis complémentaire en date du 21 janvier 2025.

La commission parlementaire a examiné le deuxième avis complémentaire du Conseil d'État le 3 juillet 2025.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 27 novembre 2025.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi 7790 intervient dans le cadre des activités des aéronefs sans équipage à bord communément appelés « drones ». Vu la croissance rapide et exponentielle des activités des drones et leur impact sur l'aviation civile ainsi que sur la vie quotidienne, les règles y référentes ont été récemment harmonisées au niveau européen. Le projet de loi sous référence vise, dès lors, à mettre en œuvre le règlement européen au niveau national.

*

III. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Vu la montée des activités au niveau des drones, la Commission européenne a publié le règlement d'exécution (UE) 2019/947 du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. L'augmentation des activités s'est également fait ressentir au Luxembourg. En effet, la Direction de l'aviation civile (« DAC ») a enregistré une hausse approximative de 350% des demandes d'autorisation de vols avec des drones au cours des quatre dernières années.

Comme cette tendance se poursuit, une législation nationale cohérente s'impose. Or, sachant que le règlement européen est directement applicable en droit national, il reste encore à légiférer sur les matières non-couvertes ou réservées au droit national.

Les auteurs du texte modifient deux textes de loi, notamment la loi modifiée du 19 mai 1999 ainsi que la loi modifiée du 31 janvier 1948 afin d'y apporter les adaptations nécessaires, dont notamment :

- l'extension des compétences de la DAC en établissant un pouvoir de contrôle des agents de la DAC concernant les aéronefs sans équipage à bord ;
- l'instauration d'une obligation d'assurance pour tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois ;
- l'introduction de la possibilité d'édicter des règlements grand-ducaux relatifs aux aéronefs sans équipage à bord ;
- l'introduction de dispositions pénales en cas de non-respect des règles établies au niveau européen et national en la matière.

Finalement, l'interdiction de transporter un appareil photographique ou cinématographique à bord d'un aéronef est abolie.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'État a émis un premier avis le 29 juin 2021, un avis complémentaire le 29 mars 2024 et finalement un deuxième avis complémentaire le 21 janvier 2025.

Quant à l'introduction d'une obligation d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord par l'ajout d'un article 19^{quinquies} à la loi du 19 mai 1999, le Conseil d'État donne à considérer qu'un aéronef sans équipage à bord ne peut pas « disposer » d'une assurance. De même, et sachant que la loi précitée encadre déjà aujourd'hui les exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, la Haute Corporation s'était interrogée sur la raison pour laquelle les auteurs ont renoncé à encadrer de la même manière les exigences d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord. Pour le Conseil d'État, « Si les aéronefs sans équipage à bord non-assimilés à des jouets sont également couverts par les dispositions du règlement (CE) n° 785/2004 précité, il y a lieu d'y renvoyer ». Or, considérant que l'obligation d'assurance introduite par le projet de loi pourrait être source d'insécurité juridique, le Conseil d'État avait formulé une **première opposition formelle** à cet égard faute d'explications supplémentaires.

En ce qui concerne l'article 2 du projet de loi, le Conseil d'État avait noté qu'un nouvel article visait à assortir de sanctions pénales certains comportements relatifs aux aéronefs sans équipage à bord. Selon le Conseil d'État, la disposition manquait de précision quant aux règlements auxquels elle faisait référence. De même, la Haute Corporation avait réclamé plusieurs précisions, notamment quant aux termes

« compétences requises par la réglementation » ou quant aux termes « autres causes » en relation avec une potentielle déficience du pilote. La Haute Corporation a également regretté un manque de clarté au niveau de l'article concernant les potentielles violations au texte et les sanctions y relatives. Selon elle, cela « contrevient au principe de la spécification des incriminations, corollaire du principe de la légalité des peines ». Pour cette raison, le Conseil d'État avait exprimé une **deuxième opposition formelle** au point 3° de l'article 2 dans sa forme initiale.

Quant aux précisions requises par le Conseil d'État au niveau du sujet des assurances, des amendements avaient été fournis avec des explications supplémentaires. Le Conseil d'État ayant accepté les modifications et les précisions y afférentes, il a **levé l'opposition formelle** qu'il avait exprimée à cet égard. En revanche, en ce qui concerne la deuxième opposition formelle, les modifications apportées posaient toujours un problème. Bien que l'amendement proposé permît de répondre à l'interrogation du Conseil d'État, ce dernier remarquait que certaines difficultés pourraient se produire sur base de la formulation de la disposition. Ainsi, afin de remédier à de potentielles difficultés à l'avenir, le Conseil d'État a fait une proposition de texte afin d'être sûr de les éviter. De même, comme les amendements ont fourni les précisions demandées par la Haute Corporation quant aux violations et sanctions, cette dernière a **pu lever sa deuxième opposition formelle** également.

L'amendement avait introduit un nouveau point au texte sous projet qui ne faisait pas parti du dépôt initial. La disposition entendait donner accès aux membres de la Police relevant du cadre policier et à certains membres du cadre civil de la Police au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord. Le Conseil d'État estimait que, dans le cadre du projet de loi sous référence, il n'y avait pas lieu « de conférer accès à des données aux fins d'une mission de police administrative hors de son champ d'application ». Pour la Haute Corporation, les données collectées ne présentaient aucune nécessité ou pertinence pour l'application de la loi en question. Ensuite, le Conseil d'État remarquait que le texte sous référence se contredisait en parlant en même temps d'un « fichier » et de « fichiers » au pluriel. La Haute Corporation avait considéré cette incohérence source d'insécurité juridique et avait exprimé **une nouvelle opposition formelle** à cet égard. L'amendement additionnel ayant complété les modifications nécessaires, le Conseil d'État a finalement **levé cette dernière opposition formelle** dans son deuxième avis complémentaire.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article a pour objet de modifier 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.

Dans son avis du 29 juin 2021, la Haute Corporation relève que les paragraphes 1^{er} et 2 sont à reformuler afin de regrouper à la fois le caractère « adéquat » de l'assurance et sa validité à l'égard des tiers. Dans ce même contexte, le Conseil d'État donne à considérer qu'un aéronef sans équipage à bord ne peut pas « disposer » d'une assurance. Par ailleurs, il suggère de remplacer le terme « valable » par celui de « valide ».

Ensuite, il s'interroge sur la raison pour laquelle le projet de loi a renoncé à encadrer les exigences d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord découlant de l'article 19quinquies nouveau. En l'absence de précisions quant à cette obligation d'assurance, le Conseil d'État s'oppose formellement au dispositif sous rubrique pour des raisons d'insécurité juridique. Si les aéronefs sans équipage à bord non-assimilés à des jouets sont également couverts par les dispositions du règlement (CE) n° 785/2004, il y a lieu d'y renvoyer, à l'image de l'article 19quater. Si tel n'est pas le cas, il y a lieu de spécifier les caractéristiques de cette assurance à l'article 19quinquies nouveau.

Le paragraphe 3 prévoyant des sanctions pour une infraction matérielle, le Conseil d'État estime qu'il n'est pas nécessaire de préciser que l'infraction doit avoir lieu « délibérément ou par négligence ».

Conformément à l'avis du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de clarifier le point 2 de l'article 1^{er} du projet de loi portant introduction d'un nouvel article 19^{quinq} dans la loi du 19 mai 1999¹ afin d'éviter des confusions.

En effet, comme le remarque justement le Conseil d'État, il est à relever que le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs est applicable partiellement aux aéronefs sans équipage à bord. Ce règlement européen couvre tous les types d'aéronefs ayant une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus.

Le poids des aéronefs sans équipage à bord peut varier de quelques grammes pour les tout petits drones jusqu'à plusieurs dizaines, voire centaines de kilogrammes pour des drones professionnels.

Ainsi, le nouvel article 19^{quinq} précisera que les aéronefs sans équipage à bord de 20 kilogrammes ou plus doivent être couverts par une assurance conformément au règlement européen (CE) n° 785/2004. Il précise dans son paragraphe 2 que les aéronefs de moins de 20 kilogrammes doivent également être couverts par une assurance et en fixe la couverture minimale.

En outre, afin de prendre en compte les observations du Conseil d'État, la commission parlementaire décide d'adapter le paragraphe 3 du nouvel article 19^{quinq}.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 1^{er} du projet de loi comme suit :

« **Art. 1^{er}.** 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 modifiée comme suit :

1° A l'article 19^{bis}, paragraphe 1^{er}, ~~tiret premier tiret~~, les mots « auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme » sont insérés entre les mots « exploitant ou détenteur d'aéronef » et « voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne » ;

2° A la suite de l'article 19^{quater}, est ajouté un nouvel article 19^{quinq} libellé comme suit :

« **Art. 19^{quinq}.** Exigences en matière d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord

(1) Tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois doit disposer d'une assurance valable à l'égard des tiers.

(2) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe à l'exploitant de l'aéronef sans équipage à bord.

(1) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus dispose d'une assurance conformément à l'article 19^{quater} de la présente loi.

(2) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage inférieure à 20 kilogrammes dispose d'une police d'assurance assortie d'une couverture minimale de la responsabilité à l'égard des tiers de 750 000 droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international.

(3) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5. 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers. » »

Dans son avis complémentaire du 29 mars 2024, le Conseil d'État constate que l'amendement examiné tend à remplacer intégralement l'article 1^{er} du projet de loi en discussion.

Le nouvel article 1^{er}, point 1°, n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État.

¹ 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

S'agissant du point 2°, qui introduit un article 19^{quinq} dans la loi modifiée du 19 mai 1999 relative : a) à la réglementation de l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) à la mise en place d'un cadre réglementaire en matière de sûreté de l'aviation civile, et c) à l'institution d'une Direction de l'Aviation Civile, il est à relever que les paragraphes 1^{er} et 2 ont été reformulés.

Dans son avis du 29 juin 2021, le Conseil d'État avait relevé l'absence d'un encadrement juridique équivalent à celui prévu à l'article 19^{quater} de la loi précitée pour les aéronefs sans équipage à bord. Il avait, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, demandé que soit précisée l'obligation d'assurance, soit en renvoyant à l'article 19^{quater} lorsque les aéronefs sans équipage à bord non-assimilés à des jouets sont couverts par le règlement (CE) n° 785/2004, soit, dans le cas contraire, en détaillant les caractéristiques applicables.

La Haute Corporation constate que l'amendement a apporté les précisions requises aux paragraphes 1^{er} et 2, permettant ainsi au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

Quant au paragraphe 3, le Conseil d'État avait estimé, dans le même avis du 29 juin 2021, que les termes « délibérément ou par négligence » étaient superfétatoires. L'amendement procède dès lors à leur suppression, de sorte que le paragraphe 3 n'appelle plus d'observation.

La commission parlementaire en prend note.

Article 2

Cet article a pour objet de modifier la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Pour ce qui est du point 1° de l'article 2 du projet de loi, dans son avis du 29 juin 2021, la Haute Corporation relève dans ses observations d'ordre légistique qu'il convient de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article sous un seul point. Conformément aux observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État, la commission parlementaire propose de fusionner les points 1° et 2° de l'article 2 du projet de loi pour constituer un seul point 1°. Les points subséquents sont par conséquent renumérotés.

Pour ce qui est du point 2° de l'article 2 du projet de loi, ce dernier insère un nouvel article 32^{bis} dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article prévoit des dispositions pénales dans le domaine des activités avec des aéronefs sans équipage à bord.

Sur demande de la Police grand-ducale et dans un but de faciliter la procédure de constatation des infractions, il est proposé de descendre par voie d'amendement parlementaire les infractions prévues au rang d'une contravention ; la sanction d'emprisonnement est par conséquent enlevée et les montants de l'amende sont adaptés.

Le Conseil d'État estime pour ce qui est du paragraphe 1^{er}, qu'il y aurait lieu de se référer avec précision aux « règlements » y visés. Tel que demandé, la commission parlementaire propose de préciser que le paragraphe 1^{er} de ce nouvel article 32^{bis} se réfère au règlement grand-ducal applicable.

Concernant le point 2° du paragraphe 2, le Conseil d'État demande de préciser de quelles « compétences » il s'agit. Ainsi, il est proposé d'introduire par voie d'amendement parlementaire une référence au règlement européen applicable.

Afin de redresser une erreur de numérotation, la commission parlementaire décide de renuméroter les points 5° à 9° du paragraphe 2.

Concernant le point 7° (ancien point 8° du projet de loi déposé), le Conseil d'État demande de préciser les termes « d'autres causes ». Afin d'éviter des confusions et garantir la sécurité juridique, la commission parlementaire décide d'omettre entièrement ces termes. Dans le même but, et après concertation avec la Police grand-ducale, il a été décidé de ne plus utiliser les termes « sous l'influence » de substances psychotropes ou de l'alcool, mais de la remplacer par l'expression « présentant des signes manifestes d'influence » de substances psychotropes ou d'alcool.

Le Conseil d'État demande également de préciser les termes « matières non-autorisées » dans l'ancien point 9° du projet de loi déposé. La commission parlementaire estime que cette disposition peut être omise dans son intégralité, puisque les cas de figure visés sont déjà couverts par les points 4° et 5° (anciens points 5° et 6° du projet de loi déposé). En effet, le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation

d'aéronefs sans équipage à bord prévoit les dispositions applicables aux opérations des aéronefs sans équipage à bord. Les matières autorisées à être transportées varient en fonction du type des opérations et de la catégorie dans laquelle l'exploitant opère. Ainsi, lorsque l'exploitant transporte des matières non-autorisées en catégorie « ouverte », il n'a pas respecté les exigences applicables à cette catégorie et encourt une sanction au terme du point 4°. Si l'exploitant transporte une matière non-autorisée par son autorisation spécifique, il n'a pas respecté son autorisation et encourt de ce fait une sanction au titre du point 5°.

Dans un souci de faciliter l'application des sanctions, la commission parlementaire décide d'intégrer le paragraphe 3 dans le paragraphe 2 et d'y appliquer la même sanction. Le Conseil d'État demande de préciser les termes « susceptible de causer un dommage ». Afin de garantir la sécurité juridique, la commission parlementaire propose de remplacer ces termes par « ayant causé un dommage ». Ainsi, une sanction pénale n'est encourue que lorsqu'un dommage s'est effectivement produit.

En concertation avec la Police grand-ducale, un nouveau point 9° a été ajouté par amendement parlementaire. Cette disposition sanctionne le refus par un pilote à distance de faire descendre son aéronef sans équipage à bord lorsque les agents prévus à l'article 39*bis* de la même loi l'ont demandé ou le refus de suivre les injonctions que ces agents lui ont données en vertu du nouvel article 38*bis*, qui sera également ajouté par le biais de cet amendement du projet de loi.

Le Conseil d'État demande encore que l'alinéa 2 du paragraphe 2 du nouvel article 32*bis* soit reformulé, en faisant référence aux dispositions précises. Afin de garantir la lisibilité, la commission parlementaire propose de reformuler cette phrase de sorte qu'elle se réfère à l'alinéa premier du paragraphe 2 dans son entièreté.

Par ailleurs, la commission parlementaire décide d'ajouter un nouveau point 4° à l'article 2.

En effet, après concertation avec la Police grand-ducale, il s'est avéré qu'un accès direct de leur part au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord facilitera considérablement les contrôles de légalité des activités de ces exploitants ainsi que la constatation d'infractions.

Dans le respect du Règlement général sur la protection des données², un nouvel article 11*ter* réglementant cet accès est inséré dans la loi du 31 janvier 1948. Cet article est fortement inspiré de la loi du 29 juillet 2023 portant modification : 1° de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale ; 2° de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur l'Inspection générale de la Police ; 3° de la loi du 1^{er} août 2018 relative au traitement des données des dossiers passagers ; 4° de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant réorganisation du Service de renseignement de l'État ; 5° du Code pénal.

Ainsi, il prévoit le principe-même de l'accès de la Police grand-ducale au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord et il définit les personnes exactes pouvant profiter de cet accès ainsi que les modalités informatiques et organisationnelles de l'accès direct.

Par ailleurs, la commission parlementaire décide d'ajouter un nouveau point 5° à l'article 2.

Toujours sur demande de la Police grand-ducale, il est proposé par voie d'amendement parlementaire d'ajouter un nouvel article 38*bis* dans la loi du 31 janvier 1948 qui prévoit des pouvoirs d'injonction pour les agents visés à l'article 39*bis* de la même loi. Ces agents sont notamment 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 ayant qualité d'officier de police judiciaire et les agents de l'Administration des douanes et accises.

Il prévoit, d'une part, que le pilote à distance doit faire descendre son aéronef sans équipage à bord lorsque les agents visés le demandent, et ceci dans un souci de garantir la sécurité des personnes et des biens dans les environs directs. Il peut par exemple s'agir d'un contrôle effectué par un agent visé. Lorsque cet agent communique avec le pilote, ce dernier ne peut plus se concentrer sur ses opérations de vol. Ainsi, l'agent demandera qu'il fasse atterrir son drone. Il peut aussi s'agir d'une situation de danger où l'évolution du drone en elle-même pose un risque pour des personnes ou des biens soit au sol, soit en l'air.

Cet article prévoit, d'autre part, les situations lors desquelles le pilote à distance doit obtempérer à toute injonction des agents visés.

Par ailleurs, la commission parlementaire décide d'ajouter un nouveau point 6° à l'article 2.

2 Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE

Dans le cadre des travaux sur ce projet de loi, il s'est avéré nécessaire d'élargir les pouvoirs de contrôle de la Police grand-ducale à ces activités. Afin de faciliter ce contrôle et les possibilités d'intervention de la Police grand-ducale, et afin de diminuer la charge de travail des tribunaux luxembourgeois, des avertissements taxés seront prévus pour les infractions prévues au nouvel article 32*bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par les pilotes à distance.

L'amendement sous rubrique vise à inclure ce nouvel article 32*bis* dans l'article 24*ter* de la loi du 31 janvier 1948 précitée, afin de donner une base légale aux avertissements taxés dans ce domaine.

Par conséquent, la commission parlementaire décide d'amender l'article 2 du projet de loi comme suit :

« **Art. 2.** La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

1° L'article 7 est modifié comme suit :

- a) Au paragraphe 1^{er} ~~A l'article 7 paragraphe premier,~~ les mots « aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance, » sont insérés entre les mots « à leur personnel de bord, » et « à la navigation et à la circulation aériennes » ;
- b) ~~2° Au A l'article 7~~ paragraphe 3, est ajouté un point **n.o.** libellé comme suit :

« **n.o.** l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. »

2° ~~3°~~ A la suite de l'article 32, est inséré un article 32*bis* libellé comme suit :

« **Art. 32*bis*.** (1) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents prescrits par **le règlement grand-ducal du xx relatif aux aéronefs sans équipage à bord les règlements.**

(2) Sera puni ~~d'un emprisonnement de huit jours à un an et~~ d'une amende de 251 euros à **250 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement :**

- 1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;
- 2° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord sans disposer des compétences requises par **le règlement d'exécution (UE) 2019/947 susmentionné la réglementation** ;
- 3° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant qui ne s'est pas enregistré tandis qu'il devait le faire ;
- ~~5°~~ 4° tout pilote à distance ne respectant pas les exigences techniques ou opérationnelles de la catégorie « ouverte » prévues par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 **susmentionné de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord** ;
- ~~6°~~ 5° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant n'ayant pas obtenu une autorisation spécifique tandis qu'il en avait besoin ou ne respectant pas les termes de l'autorisation spécifique que l'exploitant a obtenu ;
- ~~7°~~ 6° tout pilote à distance ne respectant pas les **conditions applicables aux zones** géographiques nationales pour les aéronefs sans équipage à bord ;
- ~~8°~~ 7° tout pilote opérant un aéronef sans équipage à bord **sous l'influence et présentant des signes manifestes d'influence** de substances psychotropes ou **d'alcool de l'alcool**, ou lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, **ou d'une maladie ou d'autres causes** ;
- 8° tout pilote à distance qui, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, a projeté ou laissé tomber un objet ayant causé un dommage à autrui ;
- 9° tout pilote à distance qui n'a pas fait descendre son aéronef sans équipage à bord ou qui n'a pas obtempéré aux injonctions conformément à l'article 39*bis*.
- ~~9° tout pilote à distance ayant transporté, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, des matières non-autorisées.~~

Sera puni des mêmes peines l'exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui aura sciemment permis les opérations sanctionnées par l'alinéa précédent l'envol.

~~(3) Sera puni d'une amende de 500 euros à 5.000 euros, quiconque aura, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui. »~~

3° 4° L'article 13 est abrogé ;

4° A la suite de l'article 11*bis*, est ajouté un nouvel article 11*ter* libellé comme suit :

« Art. 11*ter*. Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police relevant du cadre policier ont accès direct, par un système informatique, au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord tenu par la Direction de l'aviation civile en vertu du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Il en est de même pour les membres du cadre civil de la Police qui assurent une mission de support dans le cadre d'une mission de police judiciaire ou de police administrative, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.

Les données à caractère personnel des fichiers accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que :

1° les membres de la Police visés à l'alinéa 1^{er} ne puissent consulter le registre auquel ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel et un motif de consultation, et

2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation sont enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation. »

5° A la suite de l'article 38, est ajouté un nouvel article 38*bis* libellé comme suit :

« Art. 38*bis*. (1) Le pilote à distance fait descendre son aéronef sans équipage à bord à toute réquisition des agents visés à l'article 39*bis* de la présente loi.

(2) Le pilote à distance obtempère aux injonctions des agents visés à l'article 39*bis* de la présente loi :

1° lors de contrôles du respect des exigences réglementaires effectués par ces agents ;

2° lors de la constatation d'infractions à l'article 32*bis* de la présente loi ;

3° en cas de mise en danger de personnes ou de biens au sol ou en l'air. »

6° A l'article 24*ter*, paragraphe 1^{er}, de la même loi, les termes « , 14*quater* » sont insérés entre les termes « 14*ter* » et les termes « 24*bis* », et les termes « , ainsi que 32*bis* » sont insérés après les termes « 24*bis* ». »

Dans le cadre de l'article 2, point 1°, le Conseil d'État demande dans son avis complémentaire du 29 mars 2024 de remplacer la lettre « o. » par une lettre « n. ».

Or, la commission parlementaire décide de maintenir la lettre « o. », alors que depuis la loi du 1^{er} avril 2023 portant modification de : 1° la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ; 2° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, l'article 7, paragraphe 3 de la loi précitée du 31 janvier 1948 comprend déjà une lettre « n. ».

Le Conseil d'État soulève dans son avis complémentaire que le point 4° de l'article 2 devra être reformulé afin de viser uniquement les membres de la Police exerçant des missions de police judiciaire. Or, la commission parlementaire tient à informer la Haute Corporation que la Police grand-ducale ayant été consulté sur ce sujet, il s'avère qu'elle devrait avoir accès aux informations visées également dans le cadre de ses missions de police administrative. En effet, conformément à l'article 3 de la loi modifiée

du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, elle « veille au maintien de l'ordre public, à l'exécution et au respect des lois et des règlements de police généraux et communaux, à la prévention des infractions et à la protection des personnes et des biens », et ce dans « l'exercice de ses missions de police administrative ».

La formulation adaptée a été inspirée par la loi précitée du 18 juillet 2018.

Par ailleurs, la commission parlementaire a fait droit à toutes les observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 2, point 4° du projet de loi comme suit :

« 4° A la suite de l'article 11*bis*, est ajouté un nouvel article 11*ter* libellé comme suit :

« Art. 11*ter*. Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, **les membres de la Police ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire ou d'officier ou d'agent de police administrative les membres de la Police relevant du cadre policier** ont accès direct, par un système informatique, au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord tenu par la Direction de l'aviation civile en vertu du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, tel que modifié. Il en est de même pour les membres du cadre civil de la Police qui assurent une mission de support dans le cadre d'une mission de police judiciaire ou de police administrative, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.

Les données à caractère personnel du registre visé à l'alinéa 1^{er} ~~des fichiers~~ accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le système informatique par lequel l'accès direct est opéré ~~doit être~~ est aménagé de sorte que :

- 1° les membres de la Police visés à l'alinéa 1^{er} ne puissent consulter le registre auquel ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel et un motif de consultation ; et
- 2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation ~~sont~~ soient enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation. »»

Suite à l'amendement parlementaire unique, le Conseil d'État a émis un deuxième avis complémentaire en date du 21 janvier 2025.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État constate que l'amendement entend répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 29 mars 2024.

En effet, à l'article 11*ter* à insérer, l'amendement a entendu remplacer les termes « des fichiers » par les termes « du registre visé à l'alinéa 1^{er} », conformément à la demande formulée par le Conseil d'État. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle émise dans son avis du 29 mars 2024 à l'égard de la disposition en question. Le Conseil d'État prend par ailleurs acte de n'avoir pas été suivi dans son observation visant à circonscrire l'accès au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord aux seuls membres de la Police dans le cadre de leur mission de police judiciaire, à l'exclusion des missions de police administrative.

Dans ce contexte, il est précisé au sein de la commission parlementaire qu'après concertation avec les représentants de la Police, il a été estimé que l'accès à ces registres ne devrait pas être réservé uniquement à la police judiciaire, étant donné que les agents présents sur le terrain ne font pas exclusivement partie de ce corps. En effet, la police administrative et ses services de soutien doivent également pouvoir consulter ces données dans le cadre de leurs recherches d'infractions.

C'est pourquoi, dans ce contexte, l'avis du Conseil d'État n'a pas été suivi.

Il convient toutefois de souligner qu'il ne s'agissait pas d'une opposition formelle, mais d'une simple observation.

La commission en prend note et n'a pas d'observations à ajouter.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 7790 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

portant modification :

- 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;**
- 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Art. 1^{er}. 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 modifiée comme suit :

1° A l'article 19*bis*, paragraphe 1^{er}, premier tiret, les mots « auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme » sont insérés entre les mots « exploitant ou détenteur d'aéronef » et « voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne » ;

2° A la suite de l'article 19*quater*, est ajouté un nouvel article 19*quinquies* libellé comme suit :

« Art. 19*quinquies*. Exigences en matière d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord

(1) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus dispose d'une assurance conformément à l'article 19*quater*.

(2) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage inférieure à 20 kilogrammes dispose d'une police d'assurance assortie d'une couverture minimale de la responsabilité à l'égard des tiers de 750 000 droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international.

(3) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers. »

Art. 2. La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

1° L'article 7 est modifié comme suit :

a) Au paragraphe 1^{er}, les mots « aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance, » sont insérés entre les mots « à leur personnel de bord, » et « à la navigation et à la circulation aériennes » ;

b) Au paragraphe 3, est ajouté un point o. libellé comme suit :

« o. l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. »

2° A la suite de l'article 32, est inséré un article 32*bis* libellé comme suit :

« Art. 32*bis*. Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros :

1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents légalement prescrits ;

2° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la

Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;

- 3° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord sans disposer des compétences requises par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 susmentionné;
- 4° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant qui ne s'est pas enregistré tandis qu'il devait le faire ;
- 5° tout pilote à distance ne respectant pas les exigences techniques ou opérationnelles de la catégorie « ouverte » prévues par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 susmentionné ;
- 6° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant n'ayant pas obtenu une autorisation spécifique tandis qu'il en avait besoin ou ne respectant pas les termes de l'autorisation spécifique que l'exploitant a obtenu ;
- 7° tout pilote à distance ne respectant pas les conditions applicables aux zones géographiques nationales pour les aéronefs sans équipage à bord ;
- 8° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord et présentant des signes manifestes d'influence de substances psychotropes ou d'alcool, ou lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical ou d'une maladie;
- 9° tout pilote à distance qui, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, a projeté ou laissé tomber un objet ayant causé un dommage à autrui ;
- 10° tout pilote à distance qui n'a pas fait descendre son aéronef sans équipage à bord ou qui n'a pas obtempéré aux injonctions conformément à l'article 38*bis*.

Sera puni des mêmes peines l'exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui aura sciemment permis les opérations sanctionnées par l'alinéa 1^{er}, points 2° à 10°.»

3° L'article 13 est abrogé ;

4° A la suite de l'article 11*bis*, est ajouté un nouvel article 11*ter* libellé comme suit :

« Art. 11*ter*. Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire ou d'officier ou d'agent de police administrative ont accès direct, par un système informatique, au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord tenu par la Direction de l'aviation civile en vertu du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, tel que modifié. Il en est de même pour les membres du cadre civil de la Police qui assurent une mission de support dans le cadre d'une mission de police judiciaire ou de police administrative, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.

Les données à caractère personnel du registre visé à l'alinéa 1^{er} accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le système informatique par lequel l'accès direct est opéré est aménagé de sorte que :

- 1° les membres de la Police visés à l'alinéa 1^{er} ne puissent consulter le registre auquel ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel et un motif de consultation ;
- 2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation soient enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation. »

5° A la suite de l'article 38, est ajouté un nouvel article 38*bis* libellé comme suit :

« Art. 38*bis*. (1) Le pilote à distance fait descendre son aéronef sans équipage à bord à toute réquisition des agents visés à l'article 39*bis*.

(2) Le pilote à distance obtempère aux injonctions des agents visés à l'article 39*bis*:

- 1° lors de contrôles du respect des exigences légales et réglementaires effectués par ces agents ;
- 2° lors de la constatation d'infractions à l'article 32*bis*;
- 3° en cas de mise en danger de personnes ou de biens au sol ou en l'air. »

6° A l'article 24^{ter}, paragraphe 1^{er}, les termes «, ainsi que 32^{bis} » sont insérés après les termes « 24^{bis} ». »

Luxembourg, le 27 novembre 2025

La Présidente-Rapporteur,
Corinne CAHEN