



Note : Les amendements proposés suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 29 avril 2025 sont indiqués *en italique souligné*.

Amendements

Projet de loi modifiant :

- 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2° 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

- Texte de l'Amendement 1

Chapitre 1^{er} – Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

- Motivation de l'Amendement 1

La titre du chapitre 1^{er} du projet de loi est modifié afin de tenir compte des observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

- Texte de l'Amendement 2

Art. 2.

L'article *7bis* de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 7bis.

(1) Les membres d'équipage de conduite des aéronefs, le personnel d'entretien des aéronefs et les parachutistes justifient, en vue de l'exercice de cette activité, de la qualification requise et sont titulaires d'une licence délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de dispenser les formations pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs et des licences des parachutistes, l'instructeur est titulaire d'une qualification d'instructeur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de faire passer les examens pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs, l'examineur est titulaire d'une qualification d'examineur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Les examinateurs sont inscrits sur le registre des examinateurs tenu par la Direction de l'aviation civile. Ce registre est publiquement accessible et contient les informations suivantes : nom et prénom de l'examineur et les coordonnées.

(2) Les critères d'obtention, les conditions de stage, le cas échéant, et les critères de validité des licences et des qualifications prévues au paragraphe 1^{er} ainsi que les conditions relatives à la revalidation et au renouvellement sont précisés par règlement grand-ducal.

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

(2) Afin d'obtenir la délivrance des licences et qualifications prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le candidat :

- 1° répond aux conditions d'âge minimal ;
- 2° est titulaire d'un certificat médical valable délivré conformément au paragraphe 4 ;
- 3° a suivi les formations correspondantes et a passé avec succès les épreuves y relatives ;
- 4° le cas échéant, justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme.

Afin d'obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le candidat :

- 1° est titulaire de la licence pour laquelle les privilèges d'instructeur sont recherchés ;
- 2° répond aux conditions d'âge minimal ;
- 3° le cas échéant, justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme ;
- 4° a suivi les formations correspondantes et a passé avec succès les épreuves y relatives ;
- 5° est recommandé par une école de pilotage ou de parachutisme.

Afin d'obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs, le candidat a en outre suivi une période de stage de deux ans, prolongeable sur demande dûment justifiée, pendant laquelle il ne peut pas exercer pleinement ses privilèges. Pendant cette période, l'instructeur stagiaire a effectué un nombre minimal d'unités d'instruction.

Afin d'obtenir la délivrance de la qualification d'examineur prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, le candidat :

- 1° est titulaire de la licence et de la qualification instructeur pour laquelle les privilèges d'examineur sont recherchés ;
- 2° n'a fait l'objet ni d'une sanction au cours des 3 dernières années pour violation de la réglementation aéronautique, ni d'une suspension, d'une limitation ou d'un retrait d'une de ses licences, de ses qualifications ou de ses autorisations ;

- 3° a suivi un cours de standardisation organisé par la Direction de l'aviation civile et a passé avec succès les épreuves y relatives.

Les critères d'obtention des licences et des qualifications et, le cas échéant, les conditions de stage, ainsi que les modalités de formation et d'examen prévus au présent paragraphe sont précisés par règlement grand-ducal.

(3) Les licences prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, sont valables pour une durée illimitée, sous condition que le titulaire :

- 1° est titulaire d'un certificat médical valable délivré conformément au paragraphe 4 ;
- 2° justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme dans les vingt-quatre derniers mois, ou, à défaut, a effectué une remise à niveau avec un instructeur.

Les qualifications prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, sont valables sous condition que le titulaire est titulaire de la licence correspondante valable. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition qu'il :

- 1° a réussi avec succès une épreuve pratique ;
- 2° justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme au cours de la dernière période de validité, ou, à défaut, a effectué une remise à niveau avec un instructeur.

La qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs est valable sous condition que le titulaire est titulaire de la licence correspondante valable. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification d'instructeur, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition qu'il satisfait à deux des trois exigences suivantes :

- 1° il a effectué un nombre minimal d'heures d'instruction ;
- 2° il a suivi un cours de remise à niveau dans une école de pilotage ULM ;
- 3° il a réussi à une épreuve pratique dans les douze mois qui précèdent la fin de validité de la qualification.

Lors de chaque deuxième revalidation, le titulaire satisfait à l'exigence du point 3° de l'alinéa précédent.

Pour renouveler les qualifications d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs expirées depuis moins de dix ans, les candidats ont suivi un cours de remise à niveau et ont passé avec succès une épreuve pratique. Pour renouveler la qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs expirée depuis plus de dix ans, le candidat remplit les conditions d'une première délivrance de la qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs.

La qualification d'instructeur pour les parachutistes est valable sous condition que le titulaire est titulaire de la licence correspondante valable. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification d'instructeur, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition d'avoir supervisé un nombre minimal de sauts en sa qualité d'instructeur pendant les vingt-quatre mois qui précèdent la fin de validité de la qualification.

La qualification d'examineur prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, est valable sous condition que le titulaire est titulaire de la licence et de la qualification d'instructeur correspondantes valables. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification d'examineur, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition qu'il :

- 1° a suivi un cours de recyclage de standardisation dispensé par la Direction de l'aviation civile ;
- 2° a fait passer un nombre minimal d'épreuves pratiques pendant la période de validité de sa qualification d'examineur, ou, à défaut, a réussi une épreuve pratique.

Les critères de validité, de revalidation et de renouvellement des licences et des qualifications ainsi que les modalités de formation et d'examen prévus au présent paragraphe sont précisés par règlement grand-ducal.

(4) Les titulaires des licences prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, disposent d'un certificat médical valable, délivré par un médecin généraliste établi au Grand-Duché de Luxembourg. Les limitations éventuelles en fonction de l'état de santé du titulaire sont inscrites sur le certificat médical soit par le médecin généraliste, soit par le Service de la médecine aéronautique.

Le titulaire d'un certificat médical se manifeste auprès d'un médecin généraliste ou du Service de la médecine aéronautique aux fins d'un nouvel examen médical lorsque son état de santé s'est dégradé d'une telle façon qu'il risque de ne plus être capable d'exercer des activités aériennes en toute sécurité.

Les conditions d'aptitude médicale sont précisées par règlement grand-ducal.

(5) Pour la conversion d'une licence de membre d'équipage de conduite des aéronefs délivrée par un État membre de l'Espace économique européen ou la Suisse ou d'une licence de parachutiste délivrée par un pays membre de la Fédération aéronautique internationale en licence luxembourgeoise, le candidat est affilié de façon permanente à une association aéronautique luxembourgeoise et participe à un cours théorique sur la réglementation aérienne luxembourgeoise, organisé par une école de pilotage ou de parachutisme. Après l'obtention d'un certificat de participation à ce cours, une licence luxembourgeoise est délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Le candidat est dispensé de ce cours s'il est déjà titulaire d'une licence de pilote luxembourgeoise ou s'il a déjà réussi une épreuve théorique organisée par la Direction de l'aviation civile.

Les éventuelles restrictions sur la licence à convertir sont retranscrites sur la licence luxembourgeoise.

Lorsqu'une qualification d'instructeur est associée à la licence à convertir, cette qualification est retranscrite sur la licence luxembourgeoise. Les instructeurs pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs sont cependant considérés comme instructeur stagiaire conformément au paragraphe 2, alinéa 3.

(3) (6) Au cas où le nombre des instructeurs ou examinateurs disponibles pour garantir les activités est insuffisant, le directeur de l'aviation civile peut :

- 1° autoriser des instructeurs ou des examinateurs pour aéronefs ultralégers motorisés, planeurs ultralégers motorisés ou planeurs ultralégers d'un État membre de l'Espace économique européen ou de la Suisse ou des instructeurs de parachutismes d'un État membre de la Fédération

aéronautique internationale à dispenser les formations et à faire passer les épreuves prévues par les lois et règlements ; ou

- 2° accorder exceptionnellement la qualification d'instructeur ou d'examineur à des titulaires de licences luxembourgeoises, faisant état d'une expérience particulière dans le domaine des activités concernées.

La demande en obtention de l'autorisation prévue ~~au~~ à l'alinéa 1^{er}, point 1° est soumise à la Direction de l'aviation civile par une école de pilotage ou de parachutisme association aéronautique luxembourgeoise. Toute cessation de l'activité d'un instructeur ou d'un examinateur ainsi autorisé est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais.

L'autorisation prévue ~~au~~ à l'alinéa 1^{er}, point 1° n'est valable que si l'instructeur ou l'examineur répond aux conditions de validité requises par l'État dont relève sa licence.

~~(4) (7)~~ Nul ne peut exploiter une école de pilotage ou de parachutisme ou un organisme effectuant l'entretien des aéronefs sans disposer d'un agrément délivré par la Direction de l'aviation civile.

En vue de son agrément, tout exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} présente les garanties nécessaires d'honorabilité.

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.

~~L'exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} Afin d'obtenir la délivrance de l'agrément prévu à l'alinéa 1^{er}, l'exploitant de l'organisme dispose des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission. Il dispose des structures et des procédés internes nécessaires pour exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Ces critères sont précisés par règlement grand-ducal.~~

~~Les critères d'obtention et de validité des agréments prévus au présent paragraphe ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives sont précisés par règlement grand-ducal.~~

~~L'exploitant d'une école de pilotage ou de parachutisme dispose d'une assurance couvrant les activités d'écolage ainsi que chaque instructeur individuellement.~~

~~Les agréments prévus à l'alinéa 1^{er} sont valables pour une durée illimitée.~~

Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel de l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification de l'agrément.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, l'agrément peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile et l'agrément est restitué à la Direction de l'aviation civile.

~~(5)~~ (8) 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 présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement :

- 1° 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 ;
- 2° si l'intéressé ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son agrément, ainsi que les privilèges énoncés dans son agrément ;
- 3° si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ;
- 4° 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 ;
- 5° 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 ;
- 6° si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises ;
- 7° 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 ;
- 8° 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 ;
- 9° 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 ;
- 10° 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.

En cas de retrait des licences, des autorisations et des agréments prévus par le présent article, ils sont immédiatement restitués à la Direction de l'aviation civile. »

- **Motivation de l'Amendement 2**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État invoque l'arrêt n°177/2023 du 3 mars 2023 de la Cour constitutionnelle en relation avec les matières réservées à la loi. Dans ce cadre, « *la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. [...] l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi.* »

Le Conseil d'État soulève que les critères d'obtention, les conditions de stage, les critères de validité des licences et des qualifications et les conditions relatives à leur revalidation et à leur renouvellement doivent être prévus dans la loi.

Les amendements de l'article 2 du projet de loi, remplaçant l'article *7bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948, tendent à répondre aux oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat sur base de l'arrêt précité.

- Paragraphe 2 de l'article *7bis*

Le paragraphe 2 de l'article *7bis* est entièrement revu afin d'y inclure les conditions d'obtention des licences et qualification prévues par le paragraphe 1^{er} de l'article *7bis*.

Ainsi, l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 prévoit les critères d'obtention des licences et qualifications pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs, le personnel d'entretien des aéronefs et les parachutistes, telles que l'âge minimal, des exigences de formation ou encore des exigences d'expérience minimale.

L'alinéa 2 prévoit désormais les conditions d'obtention communes pour les qualifications d'instructeur pour pilotes et pour parachutistes, tandis que l'alinéa 3 prévoit des conditions de stage supplémentaires, uniquement applicables pour les instructeurs pour pilotes. Afin de pouvoir devenir instructeur pour pilotes ou parachutistes, le candidat doit, entre autres, être titulaire de la licence correspondante, suivre des formations, présenter une certaine expérience et être recommandé par une école de pilotage ou de parachutisme agréée.

L'alinéa 4 prévoit les conditions d'obtention de la qualification d'examineur pour pilotes, telles que l'obligation d'être titulaire de la licence et de la qualification d'instructeur correspondante et les exigences en matière de formation.

Dans le respect de la hiérarchie des normes et des pouvoirs réglementaires attribués au Grand-Duc, l'alinéa 5 prévoit que les critères d'obtention, les conditions de stage et les modalités des formations et examens qui sont désormais fixés par la loi, seront précisés par règlement grand-ducal. Ce règlement grand-ducal ne prévoira que les détails techniques liés à ces conditions d'obtention ou de stage, tels que par exemple les nombres d'heures ou de vol de formation ou d'expérience requises, les sujets des formations et des examens, le nombre d'unités d'instruction dans le cadre du stage des instructeurs pour pilotes, etc.

- Paragraphe 3 de l'article *7bis*

L'amendement proposé ajoute un nouvel paragraphe 3 à l'article *7bis* afin d'y inclure les conditions de validité des licences et qualification prévues par le paragraphe 1^{er} de l'article *7bis*.

L'alinéa 1^{er} prévoit les conditions de validité des licences pour pilotes et pour parachutistes, tandis que l'alinéa 2 prévoit les conditions de validité des qualifications y relatives. Il peut s'agir par exemple d'exigences liées à l'expérience du pilote ou du parachutiste ou encore d'épreuves à passer.

L'alinéa 3 prévoit les conditions de validité des qualifications d'instructeur pour pilotes. Inspiré de la réglementation européenne en la matière, il est prévu que l'instructeur devra choisir deux des trois exigences pour revalider sa qualification. Cependant, afin de garantir un niveau de sécurité élevé, lors de chaque deuxième revalidation, une des deux exigences constitue la réussite d'une épreuve pratique.

L'alinéa 4 prévoit des conditions spécifiques pour le renouvellement des qualifications d'instructeur pour pilotes, qui varient en fonction du temps écoulé depuis l'expiration de la qualification d'instructeur.

L'alinéa 5 prévoit les conditions de validité pour les qualifications d'instructeur pour parachutistes, qui sont essentiellement liées à l'expérience acquise.

L'alinéa 6 prévoit encore les conditions de validité pour les qualifications d'examineur pour pilotes, qui concernent tant l'expérience de l'examineur que sa formation.

A l'instar de l'alinéa 5 du paragraphe 2, l'alinéa 7 du paragraphe 3 prévoit que les critères de validité, de revalidation et de renouvellement et les conditions de formation et d'examen y relatives seront précisés par règlement grand-ducal. Il s'agira de nouveau de la précision des critères techniques, tels que le nombre ou les heures de vol nécessaires pour l'expérience ou la formation, le nombre minimal des instructions que doivent faire passer les instructeurs ou le nombre des épreuves qu'un examineur doit avoir fait passer.

- Paragraphe 4 de l'article 7bis

Dans la même optique des matières réservées à la loi, le paragraphe 4 prévoit désormais au niveau de la loi que les pilotes et parachutistes doivent disposer d'un certificat médical valable, délivré par un médecin généraliste établi au Luxembourg. Il prévoit également que des limitations peuvent être inscrites sur ces certificats médicaux, et que le titulaire doit se manifester auprès du service de la médecine aéronautique au cas où son état de santé se sera détérioré.

Les conditions d'aptitude médicale seront précisées par règlement grand-ducal.

- Paragraphe 5 de l'article 7bis

Dans le même ordre d'idées, bien que non-accentué par le Conseil d'État dans son avis, la conversion étant un moyen d'obtention des licences et qualifications, elle doit, dans un souci de respecter les exigences liées aux matières réservées à la loi, être prévue par la loi. Ainsi, le paragraphe 5 prévoit les conditions de conversion des licences et qualifications des pilotes et des parachutistes.

- Paragraphe 6 (ancien paragraphe 3) de l'article 7bis

Ce paragraphe concerne les cas où le nombre d'instructeurs ou d'examineurs pour pilotes ou pour parachutistes est insuffisant et prévoit que des demandes spécifiques peuvent être introduites à la Direction de l'aviation civile afin de combler ce manque.

L'alinéa 2 de ce paragraphe, dans sa teneur antérieure, prévoyait que ces demandes soient introduites par une « association aéronautique luxembourgeoise ». Le Conseil d'État émet une opposition formelle pour manque de précision en ce qui concerne ces associations aéronautiques. Après analyses internes, il a été décidé que les demandes prévues devront être introduites par les écoles de pilotage ou de parachutisme agréés, et non pas par une association.

En effet, le manque d'instructeur ou d'examineurs affecte directement le fonctionnement de ces écoles, et ce sont ces écoles qui sont le plus à même de juger s'il y a un manque d'instructeurs ou d'examineur qui met en péril le bon fonctionnement des activités.

- Paragraphe 7 (ancien paragraphe 4) de l'article 7bis

Le paragraphe 7 de l'article 7bis concerne les écoles de pilotage ou de parachutisme et les organismes effectuant l'entretien d'aéronefs. Tout comme pour les licences et qualifications, le Conseil d'Etat a soulevé dans son avis complémentaire des oppositions formelles en ce qui concerne les conditions d'obtention des agréments prévus pour ces entités.

Le paragraphe 7 prévoit désormais explicitement que les conditions d'obtention concernent les ressources humaines et les infrastructures et équipements, ainsi que les structures et procédés internes pour contrôler l'adéquation des moyens humains et techniques. A l'instar des dispositions concernant les licences et qualifications, ce paragraphe prévoit également que les détails de ces conditions seront précisés par règlement grand-ducal.

Il précise également que les agréments sont valables pour une durée illimitée.

À la demande du Conseil d'État, le terme « limité » sera désormais omis dans l'avant-dernier alinéa.

- **Texte de l'Amendement 3**

Art. 3.

L'article 7ter de la même loi est modifiée comme suit :

1° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, paragraphe 3, alinéa 1^{er}, première phrase, et alinéa 2, et paragraphe 6, points 1°, 3°, 4°, 5° et 6°, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés ;

1° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés ;

2° au paragraphe 3, alinéas 1^{er}, première phrase, et 2, et au paragraphe 6, deuxième phrase, points 1°, 3°, et 6°, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés ;

3° au paragraphe 6, deuxième phrase, points 4° et 5°, les termes « ou de l'opérateur » sont supprimés ;

- 4° au paragraphe 3, sont ajoutés des alinéas 3 à 5 nouveaux, libellés comme suit :
- « L'exploitant de l'aérodrome, de l'hélistation ou du terrain de vol et l'exploitant responsable pour les atterrissages et décollages hors aérodrome, hors hélistation ou hors terrain de vol disposent en outre :
- 1° d'un avis motivé du bourgmestre de la commune où est situé l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hélistation ou terrain de vol ;
 - 2° d'une autorisation, datée et signée, des propriétaires et, le cas échéant, des locataires du terrain sur lequel est situé l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hors hélistation ou hors terrain de vol ;
 - 3° d'un avis favorable du ministre ayant l'Environnement dans ses attributions si l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hélistation ou terrain de vol est situé dans une zone de protection naturelle.

Un agrément ne peut être délivré pour un aérodrome, une hélistation ou un terrain de vol situé dans un rayon de 2,5 kilomètres autour de tout autre aérodrome, hélistation ou terrain de vol que si la compatibilité et la sécurité de l'exploitation des aérodromes, hélistations ou terrains de vol sont garanties.

L'exploitant de l'aérodrome, de l'hélistation ou du terrain de vol tient un registre des vols dans lequel tout atterrissage et tout décollage d'aéronefs sont consignés en vue de vérifier le respect des dispositions de l'autorisation d'exploitation pour une durée de trois ans. Il comprend les données suivantes : l'immatriculation de l'aéronef, le type d'aéronef, la date et l'heure de l'arrivée et du départ, le nom du commandant de bord et l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol de provenance. » ;

- 5° à la suite du paragraphe 6, alinéa 1^{er}, est ajouté un nouvel alinéa 2 le paragraphe 6 est complété par un alinéa 2 nouveau, libellé comme suit :
- « En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile. »

- **Motivation de l'Amendement 3**

L'article 3 du projet de loi est amendé afin de tenir compte des observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État.

- **Texte de l'Amendement 4**

Art. 4.

A la suite de l'article 7^{ter} de la même loi, sont ajoutés deux nouveaux articles 7^{quater} et 7^{quinquies} libellés comme suit :

« Art. 7quater.

(1) Les activités aériennes suivantes ne sont effectuées que lorsque l'exploitant de l'aéronef dispose d'une autorisation préalable de la Direction de l'aviation civile :

- 1° l'emport de passagers à titre onéreux ;
- 2° les relevés, les photographies, les cinématographies, les observations, les surveillances aériennes, ainsi que toute autre activité nécessitant la mise en place de dispositifs spécifiques sur l'aéronef ;
- 3° le jet d'objets ou la pulvérisation à partir d'un aéronef en vol ;
- 4° le remorquage de banderoles, de planeurs ou de planeurs ultralégers ;
- 5° les vols de calibration ;
- 6° les vols de travaux de construction ;
- 7° les vols de recherche scientifique ;
- 8° les vols de compétition, les vols de manifestation aérienne et les vols sensationnels ;
- 9° les vols de contrôle de maintenance ;
- 10° les vols acrobatiques ;
- 11° les opérations de largage de parachutistes ;
- 12° les opérations de chargement externe ;
- 13° les opérations de chargement externe de personnes.

Les activités prévues ~~au~~ à l'alinéa 1^{er}, point 4° ne sont pas effectuées avec des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers. Les activités prévues ~~aux~~ à l'alinéa 1^{er}, points 6°, 10°, 11°, 12° et 13° ne sont pas effectuées avec des aéronefs ultralégers motorisés, des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers.

~~(2) Les critères d'obtention et de validité des autorisations, ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives et les conditions d'expérience minimales des pilotes effectuant les activités aériennes spécifiques sont précisés par règlement grand-ducal.~~

~~(2) L'exploitant de l'aéronef dispose de la capacité et des moyens d'assumer les responsabilités liées aux opérations et prend toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer que les activités aériennes spécifiques ne constituent pas un risque pour la sécurité des personnes et des biens.~~

L'exploitant de l'aéronef effectuant les activités prévues au ~~point 11°~~ paragraphe 1^{er} dispose de procédures d'exploitation pour les opérations ~~de largage de parachutistes concernées~~ qui précisent les points suivants :

- 1° les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles ;
- 2° les exigences en matière de composition de l'équipage exécutant des tâches à bord de l'aéronef en relation avec ~~le parachutisme~~ l'opération concernée et les exigences en matière d'expérience de ces membres d'équipage ;
- 3° la formation requise pour permettre aux membres d'équipage d'accomplir leurs tâches, ainsi que la qualification et la désignation des personnes dispensant cette formation aux membres d'équipage ;
- 4° les responsabilités et les fonctions des membres d'équipage ;
- 5° les critères de performance de l'aéronef pour exécuter ~~des les opérations de parachutage~~ concernées ;
- 6° les procédures standard, non standard et d'urgence ;

- 7° la structure organisationnelle de l'exploitant de l'aéronef, y compris un dirigeant responsable, un responsable des vols ainsi qu'un responsable des formations ;
- 8° une analyse des risques liés aux opérations concernées et prenant en considération les spécifications du constructeur de l'aéronef utilisé.

(3) Le directeur de l'aviation civile délivre les autorisations prévues au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si l'exploitant ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que l'autorisation a été obtenue à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 3° si l'exploitant ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son autorisation, ainsi que les privilèges énoncés dans son autorisation ;
- 4° s'il est constaté à charge de l'exploitant 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 ;
- 5° s'il existe à l'encontre de l'exploitant des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes ;
- 6° si l'exploitant a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile.

Art. 7quinquies.

(1) Il est créé un relevé des aéronefs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin d'évoluer dans l'espace aérien luxembourgeois, les aéronefs suivants sont immatriculés auprès de la Direction de l'aviation civile :

- 1° les aéronefs d'Etat ;
- 2° les aéronefs appartenant ~~en totalité, en pleine propriété ou en nue propriété~~, à des personnes physiques ayant leur domicile au Grand-Duché de Luxembourg ;
- 3° les aéronefs appartenant ~~en totalité, en pleine propriété ou en nue propriété~~, à des personnes morales de droit luxembourgeois qui répondent aux exigences de l'article 4, ~~point~~ lettre f, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte), tel que modifié ;
- 4° les aéronefs exploités par des exploitants disposant d'une licence d'exploitation délivrée par la Direction de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 précité ;
- 5° les aéronefs appartenant à une organisation internationale dont le Grand-Duché de Luxembourg est membre. Dans ce cas, le ministre peut fixer des conditions d'immatriculation dérogatoires.

(3) Afin d'être immatriculé, un aéronef remplit les conditions suivantes :

- 1° l'aéronef dispose des documents de navigabilité légalement prescrits ;
- 2° l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre État ;
- 3° les prescriptions douanières ont été respectées ;
- 4° les prescriptions en matière d'assurance ont été respectées.

Un aéronef peut être immatriculé temporairement sans remplir les conditions prévues ~~aux~~ à l'alinéa 1^{er}, points 1° et 3° dans le cadre des autorisations de vol délivrées par la Direction de l'aviation civile, conformément aux prescriptions légales et réglementaires, ou dans l'attente de l'achèvement des démarches douanières.

Les documents de navigabilité attestent de l'aptitude au vol de l'aéronef et sont délivrés par la Direction de l'aviation civile sur base des caractéristiques de l'aéronef et des spécifications du constructeur. La Direction de l'aviation civile peut procéder à un examen de navigabilité en vue de la délivrance des documents de navigabilité.

Toute modification susceptible de toucher la structure ou la conception technique de l'aéronef est notifiée à la Direction de l'aviation civile. Le cas échéant, la Direction de l'aviation civile procède à un examen de navigabilité tel que prévu à l'alinéa précédent.

Au terme de la durée de validité des documents de navigabilité, le propriétaire de l'aéronef peut obtenir le renouvellement de ces documents sous condition que l'aéronef ait été entretenu conformément au manuel d'entretien et que l'aptitude au vol continue d'être assurée.

Les critères techniques permettant d'apprécier l'aptitude au vol, ainsi que les équipements minimums et les dispositifs de sécurité des différents aéronefs sont précisés par règlement grand-ducal.

S'il est constaté que l'aéronef n'est plus apte au vol, le directeur de l'aviation civile peut retirer, suspendre ou limiter les documents de navigabilité.

(4) Par dérogation aux paragraphes 2 et 3, les aéronefs suivants ne sont pas immatriculés :

- 1° les planeurs ultralégers motorisés ;
- 2° les planeurs ultralégers ;
- 3° les ballons captifs ;
- 4° les ballons libres non habités.

(5) Un certificat d'immatriculation est délivré par la Direction de l'aviation civile au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit au relevé des aéronefs. Un certificat d'immatriculation temporaire est délivré par la Direction de l'aviation civile dans le cadre du paragraphe 3.

Les conditions d'immatriculation prévues par le présent article, ainsi que les modalités de la demande d'immatriculation et ~~ainsi que~~ les données reprises sur le certificat d'immatriculation et le certificat d'immatriculation temporaire sont précisées par règlement grand-ducal.

(6) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg portent les marques de nationalité et d'immatriculation qui leur sont propres.

Les combinaisons de lettres présentant un caractère contraire aux bonnes mœurs ne sont pas autorisées.

Il est interdit d'apposer sur l'aéronef et sur l'aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les marques de nationalité et d'immatriculation.

Les caractéristiques des marques, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(7) Une réservation des marques d'immatriculation avant l'immatriculation effective est limitée à un an. Cette durée est prolongeable sur demande dûment justifiée.

Des séries spéciales de marques d'immatriculation sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories déterminées d'aéronefs. Ces séries spéciales sont précisées par règlement grand-ducal.

(8) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification portent une plaque d'identité, sur laquelle sont ~~inscrites~~ inscrits leurs marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que les noms et prénoms du propriétaire.

Les caractéristiques des plaques d'identité, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(9) Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel relatif à l'immatriculation est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification du certificat d'immatriculation.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, le certificat d'immatriculation peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'aéronef est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile et le certificat d'immatriculation est restitué à la Direction de l'aviation civile.

(10) L'inscription au relevé des aéronefs est rayée d'office et le certificat d'immatriculation cesse d'être valable dans les cas suivants :

- 1° l'aéronef ne dispose plus des documents de navigabilité légalement prescrits depuis 5 ans consécutifs ;
- 2° l'aéronef constitue une épave ;
- 3° lorsque la Direction de l'aviation civile est sans nouvelle de l'aéronef depuis deux ans à compter du jour de disparition de l'aéronef ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues ;

- 4° en cas de changement de propriété de l'aéronef ou lorsque les conditions prévues au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, ne sont plus remplies.

Lorsque le certificat d'immatriculation cesse d'être valable, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(11) Le directeur de l'aviation civile délivre les certificats prévus au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si le propriétaire ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que le certificat a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 3° si le propriétaire ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son certificat ;
- 4° s'il est constaté à charge du propriétaire 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 ;
- 5° s'il existe à l'encontre du propriétaire des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes ;
- 6° si le propriétaire a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait du certificat d'immatriculation, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(12) Après restitution du certificat d'immatriculation, un certificat de radiation attestant que l'aéronef a été dûment supprimé du relevé des immatriculations est délivré par la Direction de l'aviation civile au dernier propriétaire légalement inscrit et, si la demande en est faite, au propriétaire actuel. »

- **Motivation de l'Amendement 4**

- Article 7quater

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au paragraphe 2 de l'article 7quater et exige que les critères d'obtention et de validité des autorisations pour les activités aériennes prévues, les exigences techniques et opérationnelles y relatives ainsi que les conditions d'expérience minimales des pilotes soient prévues par la loi.

Ainsi, le paragraphe 2 a été reformulé afin de prévoir les conditions de délivrance des autorisations dans la loi. Ces conditions prévoient entre autres que les exploitants des aéronefs effectuant les activités prévues doivent disposer de la capacité et des moyens pour assumer la responsabilité pour les activités

et qu'ils doivent prendre toutes les mesures raisonnables afin de minimiser les risques pour la sécurité aérienne et la sécurité des personnes et des biens.

En outre, ce paragraphe précise désormais les exigences techniques (tels que les équipements, les exigences en matière d'équipage, la performance des aéronefs) ainsi que les conditions opérationnelles (tels que la structure organisationnelle, les procédures, une analyse des risques) que les exploitants doivent respecter afin de pouvoir être autorisés à effectuer les activités aériennes prévues.

- Article 7quinquies

Le Conseil d'État soulève, sous peine d'opposition formelle, que les conditions d'obtention des certificats d'immatriculation des aéronefs soient prévues par la loi. En effet, le paragraphe 3 de cet article prévoit déjà la plus grande partie des conditions d'obtention, à savoir les conditions que l'aéronef doit remplir afin de pouvoir être immatriculé (par exemple les documents de navigabilité, respect des exigences douanières etc.).

Afin de compléter ces conditions d'obtention, ce paragraphe précise désormais les exigences relatives aux documents de navigabilité (aptitude au vol, examen de navigabilité, modification touchant la structure ou la conception technique de l'aéronef, etc.) ainsi que les conditions de validité y relatives. Il prévoit en outre que les critères techniques seront précisés par règlement grand-ducal.

Le paragraphe 5 prévoit également que les critères d'obtention prévus par la loi ainsi que les modalités de la demande seront précisés par règlement grand-ducal.

- **Texte de l'Amendement 5**

Art. 6.

À l'article 15bis, point 2°, de la même loi les termes « ou ~~l~~opérateur » sont supprimés.

- **Motivation de l'Amendement 5**

L'article 6 du projet de loi est amendé afin de tenir compte des observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État.

- **Texte de l'Amendement 6**

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

- **Motivation de l'Amendement 6**

Le titre du chapitre 2 du projet de loi est amendé afin de tenir compte des observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État.

- **Texte de l'Amendement 7**

Art. 9.

L'article 19*bis* 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 modifiée comme suit :

- 1° au paragraphe premier, premier tiret, les termes « auprès de tout exploitant d'une école de pilotage ou de parachutisme ou d'un organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, » sont insérés entre les termes « tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, » et les termes « auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'aéronef » ;
- 2° au paragraphe 4, première phrase, les termes « à l'exploitant de l'école de pilotage ou de parachutisme ou de l'organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, » sont insérés entre les termes « l'exploitant de l'aérodrome, de l'héliport, des infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, » et les termes « au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un aéronef ».

- **Motivation de l'Amendement 7**

L'article 9 du projet de loi est amendé afin de tenir compte des observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État.



Note : Les amendements proposés suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 29 avril 2025 sont indiqués *en italique souligné*.

Texte consolidé des amendements

Projet de loi ~~portant modification de~~ modifiant :

- 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2° 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

Chapitre 1^{er} – Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Art. 1^{er}.

L'article 7, paragraphe 3, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

- 1° à la lettre b, les termes « ainsi que des parachutistes » sont insérés après les termes « des contrôleurs de la circulation aérienne » ;
- 2° à la lettre d, les termes « ainsi que de la formation des parachutistes » sont insérés après les termes « de la formation aux qualifications de type ».

Art. 2.

L'article 7bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 7bis.

(1) Les membres d'équipage de conduite des aéronefs, le personnel d'entretien des aéronefs et les parachutistes justifient, en vue de l'exercice de cette activité, de la qualification requise et sont titulaires d'une licence délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de dispenser les formations pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs et des licences des parachutistes, l'instructeur est titulaire d'une qualification d'instructeur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de faire passer les examens pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs, l'examineur est titulaire d'une qualification d'examineur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Les examinateurs sont inscrits sur le registre des examinateurs tenu par la Direction de l'aviation civile. Ce registre est publiquement accessible et contient les informations suivantes : nom et prénom de l'examineur et les coordonnées.

~~(2) Les critères d'obtention, les conditions de stage, le cas échéant, et les critères de validité des licences et des qualifications prévues au paragraphe 1^{er} ainsi que les conditions relatives à la revalidation et au renouvellement sont précisés par règlement grand-ducal.~~

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

(2) Afin d'obtenir la délivrance des licences et qualifications prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le candidat :

- 1° répond aux conditions d'âge minimal ;
- 2° est titulaire d'un certificat médical valable délivré conformément au paragraphe 4 ;
- 3° a suivi les formations correspondantes et a passé avec succès les épreuves y relatives ;
- 4° le cas échéant, justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme.

Afin d'obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le candidat :

- 1° est titulaire de la licence pour laquelle les privilèges d'instructeur sont recherchés ;
- 2° répond aux conditions d'âge minimal ;
- 3° le cas échéant, justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme ;
- 4° a suivi les formations correspondantes et a passé avec succès les épreuves y relatives ;
- 5° est recommandé par une école de pilotage ou de parachutisme.

Afin d'obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs, le candidat a en outre suivi une période de stage de deux ans, prolongeable sur demande dûment justifiée, pendant laquelle il ne peut pas exercer pleinement ses privilèges. Pendant cette période, l'instructeur stagiaire a effectué un nombre minimal d'unités d'instruction.

Afin d'obtenir la délivrance de la qualification d'examineur prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, le candidat :

- 1° est titulaire de la licence et de la qualification instructeur pour laquelle les privilèges d'examineur sont recherchés ;
- 2° n'a fait l'objet ni d'une sanction au cours des 3 dernières années pour violation de la réglementation aéronautique, ni d'une suspension, d'une limitation ou d'un retrait d'une de ses licences, de ses qualifications ou de ses autorisations ;
- 3° a suivi un cours de standardisation organisé par la Direction de l'aviation civile et a passé avec succès les épreuves y relatives.

Les critères d'obtention des licences et des qualifications et, le cas échéant, les conditions de stage, ainsi que les modalités de formation et d'examen prévus au présent paragraphe sont précisés par règlement grand-ducal.

(3) Les licences prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, sont valables pour une durée illimitée, sous condition que le titulaire :

- 1° est titulaire d'un certificat médical valable délivré conformément au paragraphe 4 ;
- 2° justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme dans les vingt-quatre derniers mois, ou, à défaut, a effectué une remise à niveau avec un instructeur.

Les qualifications prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, sont valables sous condition que le titulaire est titulaire de la licence correspondante valable. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition qu'il :

- 1° a réussi avec succès une épreuve pratique ;
- 2° justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme au cours de la dernière période de validité, ou, à défaut, a effectué une remise à niveau avec un instructeur.

La qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs est valable sous condition que le titulaire est titulaire de la licence correspondante valable. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification d'instructeur, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition qu'il satisfait à deux des trois exigences suivantes :

- 1° il a effectué un nombre minimal d'heures d'instruction ;
- 2° il a suivi un cours de remise à niveau dans une école de pilotage ULM ;
- 3° il a réussi à une épreuve pratique dans les douze mois qui précèdent la fin de validité de la qualification.

Lors de chaque deuxième revalidation, le titulaire satisfait à l'exigence du point 3° de l'alinéa précédent.

Pour renouveler les qualifications d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs expirées depuis moins de dix ans, les candidats ont suivi un cours de remise à niveau et ont passé avec succès une épreuve pratique. Pour renouveler la qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs expirée depuis plus de dix ans, le candidat remplit les conditions d'une première délivrance de la qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs.

La qualification d'instructeur pour les parachutistes est valable sous condition que le titulaire est titulaire de la licence correspondante valable. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification d'instructeur, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition d'avoir supervisé un nombre minimal de sauts en sa qualité d'instructeur pendant les vingt-quatre mois qui précèdent la fin de validité de la qualification.

La qualification d'examineur prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, est valable sous condition que le titulaire est titulaire de la licence et de la qualification d'instructeur correspondantes valables. Dans les

trois mois précédant la fin de validité de la qualification d'examineur, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition qu'il :

- 1° a suivi un cours de recyclage de standardisation dispensé par la Direction de l'aviation civile ;
- 2° a fait passer un nombre minimal d'épreuves pratiques pendant la période de validité de sa qualification d'examineur, ou, à défaut, a réussi une épreuve pratique.

Les critères de validité, de revalidation et de renouvellement des licences et des qualifications ainsi que les modalités de formation et d'examen prévus au présent paragraphe sont précisés par règlement grand-ducal.

(4) Les titulaires des licences prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, disposent d'un certificat médical valable, délivré par un médecin généraliste établi au Grand-Duché de Luxembourg. Les limitations éventuelles en fonction de l'état de santé du titulaire sont inscrites sur le certificat médical soit par le médecin généraliste, soit par le Service de la médecine aéronautique.

Le titulaire d'un certificat médical se manifeste auprès d'un médecin généraliste ou du Service de la médecine aéronautique aux fins d'un nouvel examen médical lorsque son état de santé s'est dégradé d'une telle façon qu'il risque de ne plus être capable d'exercer des activités aériennes en toute sécurité.

Les conditions d'aptitude médicale sont précisées par règlement grand-ducal.

(5) Pour la conversion d'une licence de membre d'équipage de conduite des aéronefs délivrée par un État membre de l'Espace économique européen ou la Suisse ou d'une licence de parachutiste délivrée par un pays membre de la Fédération aéronautique internationale en licence luxembourgeoise, le candidat est affilié de façon permanente à une association aéronautique luxembourgeoise et participe à un cours théorique sur la réglementation aérienne luxembourgeoise, organisé par une école de pilotage ou de parachutisme. Après l'obtention d'un certificat de participation à ce cours, une licence luxembourgeoise est délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Le candidat est dispensé de ce cours s'il est déjà titulaire d'une licence de pilote luxembourgeoise ou s'il a déjà réussi une épreuve théorique organisée par la Direction de l'aviation civile.

Les éventuelles restrictions sur la licence à convertir sont retranscrites sur la licence luxembourgeoise.

Lorsqu'une qualification d'instructeur est associée à la licence à convertir, cette qualification est retranscrite sur la licence luxembourgeoise. Les instructeurs pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs sont cependant considérés comme instructeur stagiaire conformément au paragraphe 2, alinéa 3.

(3) (6) Au cas où le nombre des instructeurs ou examinateurs disponibles pour garantir les activités est insuffisant, le directeur de l'aviation civile peut :

- 1° autoriser des instructeurs ou des examinateurs pour aéronefs ultralégers motorisés, planeurs ultralégers motorisés ou planeurs ultralégers d'un État membre de l'Espace économique européen ou de la Suisse ou des instructeurs de parachutismes d'un État membre de la Fédération aéronautique internationale à dispenser les formations et à faire passer les épreuves prévues par les lois et règlements ; ou

- 2° accorder exceptionnellement la qualification d'instructeur ou d'examineur à des titulaires de licences luxembourgeoises, faisant état d'une expérience particulière dans le domaine des activités concerné.

La demande en obtention de l'autorisation prévue ~~au~~ à l'alinéa 1^{er}, point 1° est soumise à la Direction de l'aviation civile par une école de pilotage ou de parachutisme association aéronautique luxembourgeoise. Toute cessation de l'activité d'un instructeur ou d'un examinateur ainsi autorisé est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais.

L'autorisation prévue ~~au~~ à l'alinéa 1^{er}, point 1° n'est valable que si l'instructeur ou l'examineur répond aux conditions de validité requises par l'État dont relève sa licence.

~~(4) (7)~~ Nul ne peut exploiter une école de pilotage ou de parachutisme ou un organisme effectuant l'entretien des aéronefs sans disposer d'un agrément délivré par la Direction de l'aviation civile.

En vue de son agrément, tout exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} présente les garanties nécessaires d'honorabilité.

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.

L'exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} Afin d'obtenir la délivrance de l'agrément prévu à l'alinéa 1^{er}, l'exploitant de l'organisme dispose des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission. Il dispose des structures et des procédés internes nécessaires pour exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Ces critères sont précisés par règlement grand-ducal.

Les critères d'obtention et de validité des agréments prévus au présent paragraphe ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives sont précisés par règlement grand-ducal.

L'exploitant d'une école de pilotage ou de parachutisme dispose d'une assurance couvrant les activités d'écolage ainsi que chaque instructeur individuellement.

Les agréments prévus à l'alinéa 1^{er} sont valables pour une durée illimitée.

Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel de l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification de l'agrément.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, l'agrément peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile et l'agrément est restitué à la Direction de l'aviation civile.

~~(5)~~ (8) 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 présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement :

- 1° 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 ;
- 2° si l'intéressé ne respecte pas les obligations légales et règlementaires découlant de son agrément, ainsi que les privilèges énoncés dans son agrément ;
- 3° si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ;
- 4° 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 ;
- 5° 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 ;
- 6° si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises ;
- 7° 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 ;
- 8° 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 ;
- 9° 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 ;
- 10° 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.

En cas de retrait des licences, des autorisations et des agréments prévus par le présent article, ils sont immédiatement restitués à la Direction de l'aviation civile. »

Art. 3.

L'article 7ter de la même loi est modifiée comme suit :

~~1° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, paragraphe 3, alinéa 1^{er}, première phrase, et alinéa 2, et paragraphe 6, points 1°, 3°, 4°, 5° et 6°, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés ;~~

~~1° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés ;~~

~~2° au paragraphe 3, alinéas 1^{er}, première phrase, et 2, et au paragraphe 6, deuxième phrase, points 1°, 3°, et 6°, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés ;~~

~~3° au paragraphe 6, deuxième phrase, points 4° et 5°, les termes « ou de l'opérateur » sont supprimés ;~~

4° au paragraphe 3, sont ajoutés des alinéas 3 à 5 nouveaux, libellés comme suit :

« L'exploitant de l'aérodrome, de l'hélistation ou du terrain de vol et l'exploitant responsable pour les atterrissages et décollages hors aérodrome, hors hélistation ou hors terrain de vol disposent en outre :

- 1° d'un avis motivé du bourgmestre de la commune où est situé l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hélistation ou terrain de vol ;
- 2° d'une autorisation, datée et signée, des propriétaires et, le cas échéant, des locataires du terrain sur lequel est situé l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hors hélistation ou hors terrain de vol ;
- 3° d'un avis favorable du ministre ayant l'Environnement dans ses attributions si l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hélistation ou terrain de vol est situé dans une zone de protection naturelle.

Un agrément ne peut être délivré pour un aérodrome, une hélistation ou un terrain de vol situé dans un rayon de 2,5 kilomètres autour de tout autre aérodrome, hélistation ou terrain de vol que si la compatibilité et la sécurité de l'exploitation des aérodromes, hélistations ou terrains de vol sont garanties.

L'exploitant de l'aérodrome, de l'hélistation ou du terrain de vol tient un registre des vols dans lequel tout atterrissage et tout décollage d'aéronefs sont consignés en vue de vérifier le respect des dispositions de l'autorisation d'exploitation pour une durée de trois ans. Il comprend les données suivantes : l'immatriculation de l'aéronef, le type d'aéronef, la date et l'heure de l'arrivée et du départ, le nom du commandant de bord et l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol de provenance. » ;

5° à la suite du paragraphe 6, alinéa 1^{er}, est ajouté un nouvel alinéa 2 le paragraphe 6 est complété par un alinéa 2 nouveau, libellé comme suit :

« En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile. »

Art. 4.

A la suite de l'article 7^{ter} de la même loi, sont ajoutés deux nouveaux articles 7^{quater} et 7^{quinquies} libellés comme suit :

« Art. 7^{quater}.

(1) Les activités aériennes suivantes ne sont effectuées que lorsque l'exploitant de l'aéronef dispose d'une autorisation préalable de la Direction de l'aviation civile :

- 1° l'emport de passagers à titre onéreux ;
- 2° les relevés, les photographies, les cinématographies, les observations, les surveillances aériennes, ainsi que toute autre activité nécessitant la mise en place de dispositifs spécifiques sur l'aéronef ;
- 3° le jet d'objets ou la pulvérisation à partir d'un aéronef en vol ;
- 4° le remorquage de banderoles, de planeurs ou de planeurs ultralégers ;

- 5° les vols de calibration ;
- 6° les vols de travaux de construction ;
- 7° les vols de recherche scientifique ;
- 8° les vols de compétition, les vols de manifestation aérienne et les vols sensationnels ;
- 9° les vols de contrôle de maintenance ;
- 10° les vols acrobatiques ;
- 11° les opérations de largage de parachutistes ;
- 12° les opérations de chargement externe ;
- 13° les opérations de chargement externe de personnes.

Les activités prévues ~~au~~ à l'alinéa 1^{er}, point 4° ne sont pas effectuées avec des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers. Les activités prévues ~~aux~~ à l'alinéa 1^{er}, points 6°, 10°, 11°, 12° et 13° ne sont pas effectuées avec des aéronefs ultralégers motorisés, des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers.

~~(2) Les critères d'obtention et de validité des autorisations, ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives et les conditions d'expérience minimales des pilotes effectuant les activités aériennes spécifiques sont précisés par règlement grand-ducal.~~

(2) L'exploitant de l'aéronef dispose de la capacité et des moyens d'assumer les responsabilités liées aux opérations et prend toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer que les activités aériennes spécifiques ne constituent pas un risque pour la sécurité des personnes et des biens.

L'exploitant de l'aéronef effectuant les activités prévues au ~~point 11°~~ paragraphe 1^{er} dispose de procédures d'exploitation pour les opérations de largage de parachutistes concernées qui précisent les points suivants :

- 1° les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles ;
- 2° les exigences en matière de composition de l'équipage exécutant des tâches à bord de l'aéronef en relation avec le parachutisme l'opération concernée et les exigences en matière d'expérience de ces membres d'équipage ;
- 3° la formation requise pour permettre aux membres d'équipage d'accomplir leurs tâches, ainsi que la qualification et la désignation des personnes dispensant cette formation aux membres d'équipage ;
- 4° les responsabilités et les fonctions des membres d'équipage ;
- 5° les critères de performance de l'aéronef pour exécuter des les opérations de parachutage concernées ;
- 6° les procédures standard, non standard et d'urgence ;
- 7° la structure organisationnelle de l'exploitant de l'aéronef, y compris un dirigeant responsable, un responsable des vols ainsi qu'un responsable des formations ;
- 8° une analyse des risques liés aux opérations concernées et prenant en considération les spécifications du constructeur de l'aéronef utilisé.

(3) Le directeur de l'aviation civile délivre les autorisations prévues au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si l'exploitant ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;

- 2° s'il est constaté que l'autorisation a été obtenue à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 3° si l'exploitant ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son autorisation, ainsi que les privilèges énoncés dans son autorisation ;
- 4° s'il est constaté à charge de l'exploitant 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 ;
- 5° s'il existe à l'encontre de l'exploitant des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes ;
- 6° si l'exploitant a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile.

Art. 7quinquies.

(1) Il est créé un relevé des aéronefs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin d'évoluer dans l'espace aérien luxembourgeois, les aéronefs suivants sont immatriculés auprès de la Direction de l'aviation civile :

- 1° les aéronefs d'Etat ;
- 2° les aéronefs appartenant ~~en totalité, en pleine propriété ou en nue propriété~~, à des personnes physiques ayant leur domicile au Grand-Duché de Luxembourg ;
- 3° les aéronefs appartenant ~~en totalité, en pleine propriété ou en nue propriété~~, à des personnes morales de droit luxembourgeois qui répondent aux exigences de l'article 4, ~~point~~ lettre f, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte), tel que modifié ;
- 4° les aéronefs exploités par des exploitants disposant d'une licence d'exploitation délivrée par la Direction de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 1008/2008 précité ;
- 5° les aéronefs appartenant à une organisation internationale dont le Grand-Duché de Luxembourg est membre. Dans ce cas, le ministre peut fixer des conditions d'immatriculation dérogatoires.

(3) Afin d'être immatriculé, un aéronef remplit les conditions suivantes :

- 1° l'aéronef dispose des documents de navigabilité légalement prescrits ;
- 2° l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre État ;
- 3° les prescriptions douanières ont été respectées ;
- 4° les prescriptions en matière d'assurance ont été respectées.

Un aéronef peut être immatriculé temporairement sans remplir les conditions prévues ~~aux~~ à l'alinéa 1^{er}, points 1° et 3° dans le cadre des autorisations de vol délivrées par la Direction de l'aviation civile,

conformément aux prescriptions légales et réglementaires, ou dans l'attente de l'achèvement des démarches douanières.

Les documents de navigabilité attestent de l'aptitude au vol de l'aéronef et sont délivrés par la Direction de l'aviation civile sur base des caractéristiques de l'aéronef et des spécifications du constructeur. La Direction de l'aviation civile peut procéder à un examen de navigabilité en vue de la délivrance des documents de navigabilité.

Toute modification susceptible de toucher la structure ou la conception technique de l'aéronef est notifiée à la Direction de l'aviation civile. Le cas échéant, la Direction de l'aviation civile procède à un examen de navigabilité tel que prévu à l'alinéa précédent.

Au terme de la durée de validité des documents de navigabilité, le propriétaire de l'aéronef peut obtenir le renouvellement de ces documents sous condition que l'aéronef ait été entretenu conformément au manuel d'entretien et que l'aptitude au vol continue d'être assurée.

Les critères techniques permettant d'apprécier l'aptitude au vol, ainsi que les équipements minimums et les dispositifs de sécurité des différents aéronefs sont précisés par règlement grand-ducal.

S'il est constaté que l'aéronef n'est plus apte au vol, le directeur de l'aviation civile peut retirer, suspendre ou limiter les documents de navigabilité.

(4) Par dérogation aux paragraphes 2 et 3, les aéronefs suivants ne sont pas immatriculés :

- 1° les planeurs ultralégers motorisés ;
- 2° les planeurs ultralégers ;
- 3° les ballons captifs ;
- 4° les ballons libres non habités.

(5) Un certificat d'immatriculation est délivré par la Direction de l'aviation civile au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit au relevé des aéronefs. Un certificat d'immatriculation temporaire est délivré par la Direction de l'aviation civile dans le cadre du paragraphe 3.

Les conditions d'immatriculation prévues par le présent article, ainsi que les modalités de la demande d'immatriculation et ~~ainsi que~~ les données reprises sur le certificat d'immatriculation et le certificat d'immatriculation temporaire sont précisées par règlement grand-ducal.

(6) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg portent les marques de nationalité et d'immatriculation qui leur sont propres.

Les combinaisons de lettres présentant un caractère contraire aux bonnes mœurs ne sont pas autorisées.

Il est interdit d'apposer sur l'aéronef et sur l'aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les marques de nationalité et d'immatriculation.

Les caractéristiques des marques, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(7) Une réservation des marques d'immatriculation avant l'immatriculation effective est limitée à un an. Cette durée est prolongeable sur demande dûment justifiée.

Des séries spéciales de marques d'immatriculation sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories déterminées d'aéronefs. Ces séries spéciales sont précisées par règlement grand-ducal.

(8) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification portent une plaque d'identité, sur laquelle sont ~~inscrites~~ inscrits leurs marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que les noms et prénoms du propriétaire.

Les caractéristiques des plaques d'identité, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(9) Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel relatif à l'immatriculation est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification du certificat d'immatriculation.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, le certificat d'immatriculation peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'aéronef est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile et le certificat d'immatriculation est restitué à la Direction de l'aviation civile.

(10) L'inscription au relevé des aéronefs est rayée d'office et le certificat d'immatriculation cesse d'être valable dans les cas suivants :

- 1° l'aéronef ne dispose plus des documents de navigabilité légalement prescrits depuis 5 ans consécutifs ;
- 2° l'aéronef constitue une épave ;
- 3° lorsque la Direction de l'aviation civile est sans nouvelle de l'aéronef depuis deux ans à compter du jour de disparition de l'aéronef ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues ;
- 4° en cas de changement de propriété de l'aéronef ou lorsque les conditions prévues au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, ne sont plus remplies.

Lorsque le certificat d'immatriculation cesse d'être valable, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(11) Le directeur de l'aviation civile délivre les certificats prévus au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si le propriétaire ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que le certificat a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 3° si le propriétaire ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son certificat ;
- 4° s'il est constaté à charge du propriétaire 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 ;
- 5° s'il existe à l'encontre du propriétaire des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes ;
- 6° si le propriétaire a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait du certificat d'immatriculation, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(12) Après restitution du certificat d'immatriculation, un certificat de radiation attestant que l'aéronef a été dûment supprimé du relevé des immatriculations est délivré par la Direction de l'aviation civile au dernier propriétaire légalement inscrit et, si la demande en est faite, au propriétaire actuel. »

Art. 5.

L'article 15, alinéa 1^{er}, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° au point 2°, les termes « ou d'un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification » sont insérés entre les termes « au moyen d'un aéronef » et les termes « non immatriculé » ;
- 2° sont ajoutés des points 4°, 5° et 6° nouveaux, libellés comme suit :
« 4° Tout parachutiste qui aura atterri en dehors d'un terrain de vol agréé sans l'autorisation préalable requise ;
5° Tout pilote commandant de bord qui aura effectué des activités aériennes prévues à l'article 7quater sans disposer de l'autorisation préalable requise, ou qui n'aura pas respecté les termes de cette autorisation ;
6° Tout pilote commandant de bord et tout télépilote qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef ou d'un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification, qui ne portent pas de marques de nationalité et d'immatriculation conformes aux exigences réglementaires, qui portent d'autres marques de nationalité et d'immatriculation que celles qui lui sont propres ou qui portent des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les marques de nationalité et d'immatriculation. ».

Art. 6.

À l'article 15bis, point 2°, de la même loi les termes « ou l'opérateur » sont supprimés.

Art. 7.

À la suite de l'article 18 de la même loi, est inséré un nouvel article 18bis libellé comme suit :

« Art. 18bis.

Sera 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, quiconque aura effectué une descente en parachute sans être titulaire de la licence et des qualifications requises par les lois et règlements.

L'emprisonnement sera de quinze jours au moins et l'amende de 1 500 euros au moins, si la descente en parachute a été effectuée avec un passager. ».

Art. 5 8.

À la suite de l'article 20 de la même loi, est inséré un nouvel article 20bis libellé comme suit :

« Art. 20bis.

Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout parachutiste qui aura effectué une descente en parachute malgré le retrait de sa licence.

L'emprisonnement sera de trois mois et l'amende de 2 000 euros au moins, si la descente en parachute a été effectuée avec un passager. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée. ».

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Art. 9.

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 est modifiée comme suit :

- 1° au paragraphe premier, premier tiret, les termes « auprès de tout exploitant d'une école de pilotage ou de parachutisme ou d'un organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, » sont insérés entre les termes « tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, » et les termes « auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'aéronef » ;
- 2° au paragraphe 4, première phrase, les termes « à l'exploitant de l'école de pilotage ou de parachutisme ou de l'organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, » sont insérés entre les termes « l'exploitant de l'aérodrome, de l'héliport, des infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, » et les termes « au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un aéronef ».



Version consolidée – extraits

Loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

(...)

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, aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance, 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 aéroportuaires telles que définies à l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 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 de c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Peut être perçue par l'Administration de la navigation aérienne toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne.

Le montant des redevances prévues à l'alinéa 2 est fixé par règlement grand-ducal sur proposition de l'entité prestataire de ces services et 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 *ainsi que des parachutistes* ;

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 *ainsi que de la formation des parachutistes* ;

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.
- n. l'exploitation des aéronefs et les opérations aériennes.
- o. l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord.

Le montant de ces taxes, redevances et droits ainsi que leurs modalités de perception sont fixées 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.

Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.

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. 7bis.

(1) Les membres d'équipage de conduite des aéronefs, le personnel d'entretien des aéronefs et les parachutistes justifient, en vue de l'exercice de cette activité, de la qualification requise et sont titulaires d'une licence délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de dispenser les formations pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs et des licences des parachutistes, l'instructeur est titulaire d'une qualification d'instructeur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de faire passer les examens pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs, l'examineur est titulaire d'une qualification d'examineur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Les examineurs sont inscrits sur le registre des examineurs tenu par la Direction de l'aviation civile. Ce registre est publiquement accessible et contient les informations suivantes : nom et prénom de l'examineur et les coordonnées.

(2) Les critères d'obtention, les conditions de stage, le cas échéant, et les critères de validité des licences et des qualifications prévues au paragraphe 1^{er} ainsi que les conditions relatives à la revalidation et au renouvellement sont précisés par règlement grand-ducal.

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

(2) Afin d'obtenir la délivrance des licences et qualifications prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le candidat :

- 1° répond aux conditions d'âge minimal ;
- 2° est titulaire d'un certificat médical valable délivré conformément au paragraphe 4 ;
- 3° a suivi les formations correspondantes et a passé avec succès les épreuves y relatives ;
- 4° le cas échéant, justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme.

Afin d'obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le candidat :

- 1° est titulaire de la licence pour laquelle les privilèges d'instructeur sont recherchés ;
- 2° répond aux conditions d'âge minimal ;

- 3° le cas échéant, justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme ;
- 4° a suivi les formations correspondantes et a passé avec succès les épreuves y relatives ;
- 5° est recommandé par une école de pilotage ou de parachutisme.

Afin d'obtenir la délivrance de la qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs, le candidat a en outre suivi une période de stage de deux ans, prolongeable sur demande dûment justifiée, pendant laquelle il ne peut pas exercer pleinement ses privilèges. Pendant cette période, l'instructeur stagiaire a effectué un nombre minimal d'unités d'instruction.

Afin d'obtenir la délivrance de la qualification d'examineur prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, le candidat :

- 1° est titulaire de la licence et de la qualification instructeur pour laquelle les privilèges d'examineur sont recherchés ;
- 2° n'a fait l'objet ni d'une sanction au cours des 3 dernières années pour violation de la réglementation aéronautique, ni d'une suspension, d'une limitation ou d'un retrait d'une de ses licences, de ses qualifications ou de ses autorisations ;
- 3° a suivi un cours de standardisation organisé par la Direction de l'aviation civile et a passé avec succès les épreuves y relatives.

Les critères d'obtention des licences et des qualifications et, le cas échéant, les conditions de stage, ainsi que les modalités de formation et d'examen prévus au présent paragraphe sont précisés par règlement grand-ducal.

(3) Les licences prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, sont valables pour une durée illimitée, sous condition que le titulaire :

- 1° est titulaire d'un certificat médical valable délivré conformément au paragraphe 4 ;
- 2° justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme dans les vingt-quatre derniers mois, ou, à défaut, a effectué une remise à niveau avec un instructeur.

Les qualifications prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, sont valables sous condition que le titulaire est titulaire de la licence correspondante valable. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition qu'il :

- 1° a réussi avec succès une épreuve pratique ;
- 2° justifie d'une expérience pratique dans le cadre de la conduite des aéronefs ou du parachutisme au cours de la dernière période de validité, ou, à défaut, a effectué une remise à niveau avec un instructeur.

La qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs est valable sous condition que le titulaire est titulaire de la licence correspondante valable. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification d'instructeur, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition qu'il satisfait à deux des trois exigences suivantes :

- 1° il a effectué un nombre minimal d'heures d'instruction ;
- 2° il a suivi un cours de remise à niveau dans une école de pilotage ULM ;
- 3° il a réussi à une épreuve pratique dans les douze mois qui précèdent la fin de validité de la qualification.

Lors de chaque deuxième revalidation, le titulaire satisfait à l'exigence du point 3° de l'alinéa précédent.

Pour renouveler les qualifications d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs expirées depuis moins de dix ans, les candidats ont suivi un cours de remise à niveau et ont passé avec succès une épreuve pratique. Pour renouveler la qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs expirée depuis plus de dix ans, le candidat remplit les conditions d'une première délivrance de la qualification d'instructeur pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs.

La qualification d'instructeur pour les parachutistes est valable sous condition que le titulaire est titulaire de la licence correspondante valable. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification d'instructeur, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition d'avoir supervisé un nombre minimal de sauts en sa qualité d'instructeur pendant les vingt-quatre mois qui précèdent la fin de validité de la qualification.

La qualification d'examineur prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, est valable sous condition que le titulaire est titulaire de la licence et de la qualification d'instructeur correspondantes valables. Dans les trois mois précédant la fin de validité de la qualification d'examineur, le titulaire peut obtenir la revalidation de sa qualification sous condition qu'il :

- 1° a suivi un cours de recyclage de standardisation dispensé par la Direction de l'aviation civile ;
- 2° a fait passer un nombre minimal d'épreuves pratiques pendant la période de validité de sa qualification d'examineur, ou, à défaut, a réussi une épreuve pratique.

Les critères de validité, de revalidation et de renouvellement des licences et des qualifications ainsi que les modalités de formation et d'examen prévus au présent paragraphe sont précisés par règlement grand-ducal.

(4) Les titulaires des licences prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, disposent d'un certificat médical valable, délivré par un médecin généraliste établi au Grand-Duché de Luxembourg. Les limitations éventuelles en fonction de l'état de santé du titulaire sont inscrites sur le certificat médical soit par le médecin généraliste, soit par le Service de la médecine aéronautique.

Le titulaire d'un certificat médical se manifeste auprès d'un médecin généraliste ou du Service de la médecine aéronautique aux fins d'un nouvel examen médical lorsque son état de santé s'est dégradé d'une telle façon qu'il risque de ne plus être capable d'exercer des activités aériennes en toute sécurité.

Les conditions d'aptitude médicale sont précisées par règlement grand-ducal.

(5) Pour la conversion d'une licence de membre d'équipage de conduite des aéronefs délivrée par un État membre de l'Espace économique européen ou la Suisse ou d'une licence de parachutiste délivrée par un pays membre de la Fédération aéronautique internationale en licence luxembourgeoise, le candidat est affilié de façon permanente à une association aéronautique luxembourgeoise et participe à un cours théorique sur la réglementation aérienne luxembourgeoise, organisé par une école de pilotage ou de parachutisme. Après l'obtention d'un certificat de participation à ce cours, une licence luxembourgeoise est délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Le candidat est dispensé de ce cours s'il est déjà titulaire d'une licence de pilote luxembourgeoise ou s'il a déjà réussi une épreuve théorique organisée par la Direction de l'aviation civile.

Les éventuelles restrictions sur la licence à convertir sont retranscrites sur la licence luxembourgeoise.

Lorsqu'une qualification d'instructeur est associée à la licence à convertir, cette qualification est retranscrite sur la licence luxembourgeoise. Les instructeurs pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs sont cependant considérés comme instructeur stagiaire conformément au paragraphe 2, alinéa 3.

~~(3)~~ (6) Au cas où le nombre des instructeurs ou examinateurs disponibles pour garantir les activités est insuffisant, le directeur de l'aviation civile peut :

- 1° autoriser des instructeurs ou des examinateurs pour aéronefs ultralégers motorisés, planeurs ultralégers motorisés ou planeurs ultralégers d'un État membre de l'Espace économique européen ou de la Suisse ou des instructeurs de parachutismes d'un État membre de la Fédération aéronautique internationale à dispenser les formations et à faire passer les épreuves prévues par les lois et règlements ; ou
- 2° accorder exceptionnellement la qualification d'instructeur ou d'examineur à des titulaires de licences luxembourgeoises, faisant état d'une expérience particulière dans le domaine des activités concerné.

La demande en obtention de l'autorisation prévue ~~au~~ à l'alinéa 1^{er}, point 1° est soumise à la Direction de l'aviation civile par une école de pilotage ou de parachutisme association aéronautique luxembourgeoise. Toute cessation de l'activité d'un instructeur ou d'un examinateur ainsi autorisé est notifié à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais.

L'autorisation prévue ~~au~~ à l'alinéa 1^{er}, point 1° n'est valable que si l'instructeur ou l'examineur répond aux conditions de validité requises par l'État dont relève sa licence.

~~(4)~~ (7) Nul ne peut exploiter une école de pilotage ou de parachutisme ou un organisme effectuant l'entretien des aéronefs sans disposer d'un agrément délivré par la Direction de l'aviation civile.

En vue de son agrément, tout exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} présente les garanties nécessaires d'honorabilité.

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.

~~L'exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} Afin d'obtenir la délivrance de l'agrément prévu à l'alinéa 1^{er}, l'exploitant de l'organisme dispose des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission. Il dispose des structures et des procédés internes nécessaires pour exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Ces critères sont précisés par règlement grand-ducal.~~

~~Les critères d'obtention et de validité des agréments prévus au présent paragraphe ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives sont précisés par règlement grand-ducal.~~

L'exploitant d'une école de pilotage ou de parachutisme dispose d'une assurance couvrant les activités d'écologie ainsi que chaque instructeur individuellement.

Les agréments prévus à l'alinéa 1^{er} sont valables pour une durée illimitée.

Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel de l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification de l'agrément.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, l'agrément peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile et l'agrément est restitué à la Direction de l'aviation civile.

~~(5)~~ (8) 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 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 ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son agrément, ainsi que les privilèges énoncés dans son agrément ;
- c. si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ;
- d. 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 ;
- e. 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 ;
- f. si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises ;
- g. 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 ;
- h. 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 ;
- i. 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 ;
- j. 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.

En cas de retrait des licences, des autorisations et des agréments prévus par le présent article, ils sont immédiatement restitués à la Direction de l'aviation civile. »

Art. 7ter.

(1) Nul ne peut exploiter un aéroport, une héliport ou un terrain de vol sans autorisation préalable du directeur de l'aviation civile.

Nul ne peut atterrir ou décoller en dehors d'un aéroport, d'une héliport ou d'un terrain de vol sauf autorisation préalable du directeur de l'aviation civile, ou sauf en cas de force majeure.

(2) En vue de son autorisation, tout exploitant ~~ou opérateur~~ présente les garanties nécessaires d'honorabilité.

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.

(3) L'exploitant ~~ou l'opérateur~~ garantit que l'utilisation de l'aéroport, de l'héliport ou du terrain de vol se fait en toute sécurité. Lorsque cette sécurité ne peut plus être garantie, il prend toutes les mesures nécessaires pour limiter les risques.

L'exploitant ~~ou l'opérateur~~ dispose 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.

L'exploitant de l'aéroport, de l'héliport ou du terrain de vol et l'exploitant responsable pour les atterrissages et décollages hors aéroport, hors héliport ou hors terrain de vol disposent en outre :

- 1° d'un avis motivé du bourgmestre de la commune où est situé l'aéroport, l'héliport ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aéroport, héliport ou terrain de vol ;
- 2° d'une autorisation, datée et signée, des propriétaires et, le cas échéant, des locataires du terrain sur lequel est situé l'aéroport, l'héliport ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aéroport, hors héliport ou hors terrain de vol ;
- 3° d'un avis favorable du ministre ayant l'Environnement dans ses attributions si l'aéroport, l'héliport ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aéroport, héliport ou terrain de vol est situé dans une zone de protection naturelle.

Un agrément ne peut être délivré pour un aéroport, une héliport ou un terrain de vol situé dans un rayon de 2,5 kilomètres autour de tout autre aéroport, héliport ou terrain de vol que si la compatibilité et la sécurité de l'exploitation des aéroports, héliports ou terrains de vol sont garanties.

L'exploitant de l'aéroport, de l'héliport ou du terrain de vol tient un registre des vols dans lequel tout atterrissage et tout décollage d'aéronefs sont consignés en vue de vérifier le respect des dispositions de l'autorisation d'exploitation pour une durée de trois ans. Il comprend les données suivantes : l'immatriculation de l'aéronef, le type d'aéronef, la date et l'heure de l'arrivée et du départ, le nom du commandant de bord et l'aéroport, l'héliport ou le terrain de vol de provenance.

(4) Les critères d'obtention et de validité des autorisations prévues au paragraphe 1^{er} ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives sont précisés par règlement grand-ducal.

Les privilèges énoncés dans l'autorisation peuvent être limités par rapport aux circonstances techniques et opérationnelles spécifiques à l'aéroport, l'héliport ou le terrain de vol.

(5) Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel de l'exploitation de l'aéroport, de l'héliport ou du terrain de vol est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les

meilleurs délais, et fait l'objet d'une approbation préalable, et, le cas échéant, d'une modification de l'autorisation.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, l'autorisation peut être limitée, suspendue ou retirée.

Toute cessation totale des activités liées à l'aérodrome, à l'hélistation ou au terrain de vol est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile, et l'autorisation est restituée à la Direction de l'aviation civile.

(6) Le directeur de l'aviation civile délivre les autorisations prévues au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si l'exploitant ~~ou l'opérateur~~ ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que l'autorisation a été obtenue à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 3° si l'exploitant ~~ou l'opérateur~~ ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son autorisation, ainsi que les privilèges énoncés dans son autorisation ;
- 4° s'il est constaté à charge de l'exploitant ~~ou de l'opérateur~~ 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 ;
- 5° s'il existe à l'encontre de l'exploitant ~~ou de l'opérateur~~ des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes ;
- 6° si l'exploitant ~~ou l'opérateur~~ a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile.

Art. 7quater.

(1) Les activités aériennes suivantes ne sont effectuées que lorsque l'exploitant de l'aéronef dispose d'une autorisation préalable de la Direction de l'aviation civile :

- 1° l'emport de passagers à titre onéreux ;
- 2° les relevés, les photographies, les cinématographies, les observations, les surveillances aériennes, ainsi que toute autre activité nécessitant la mise en place de dispositifs spécifiques sur l'aéronef ;
- 3° le jet d'objets ou la pulvérisation à partir d'un aéronef en vol ;
- 4° le remorquage de banderoles, de planeurs ou de planeurs ultralégers ;
- 5° les vols de calibration ;
- 6° les vols de travaux de construction ;
- 7° les vols de recherche scientifique ;
- 8° les vols de compétition, les vols de manifestation aérienne et les vols sensationnels ;
- 9° les vols de contrôle de maintenance ;
- 10° les vols acrobatiques ;

- 11° les opérations de largage de parachutistes ;
- 12° les opérations de chargement externe ;
- 13° les opérations de chargement externe de personnes.

Les activités prévues au à l'alinéa 1^{er}, point 4° ne sont pas effectuées avec des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers. Les activités prévues aux à l'alinéa 1^{er}, points 6°, 10°, 11°, 12° et 13° ne sont pas effectuées avec des aéronefs ultralégers motorisés, des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers.

(2) Les critères d'obtention et de validité des autorisations, ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives et les conditions d'expérience minimales des pilotes effectuant les activités aériennes spécifiques sont précisés par règlement grand-ducal.

(2) L'exploitant de l'aéronef dispose de la capacité et des moyens d'assumer les responsabilités liées aux opérations et prend toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer que les activités aériennes spécifiques ne constituent pas un risque pour la sécurité des personnes et des biens.

L'exploitant de l'aéronef effectuant les activités prévues au point 11° paragraphe 1^{er} dispose de procédures d'exploitation pour les opérations de largage de parachutistes concernées qui précisent les points suivants :

- 1° les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles ;
- 2° les exigences en matière de composition de l'équipage exécutant des tâches à bord de l'aéronef en relation avec le parachutisme l'opération concernée et les exigences en matière d'expérience de ces membres d'équipage ;
- 3° la formation requise pour permettre aux membres d'équipage d'accomplir leurs tâches, ainsi que la qualification et la désignation des personnes dispensant cette formation aux membres d'équipage ;
- 4° les responsabilités et les fonctions des membres d'équipage ;
- 5° les critères de performance de l'aéronef pour exécuter des les opérations de parachutage concernées ;
- 6° les procédures standard, non standard et d'urgence ;
- 7° la structure organisationnelle de l'exploitant de l'aéronef, y compris un dirigeant responsable, un responsable des vols ainsi qu'un responsable des formations ;
- 8° une analyse des risques liés aux opérations concernées et prenant en considération les spécifications du constructeur de l'aéronef utilisé.

(3) Le directeur de l'aviation civile délivre les autorisations prévues au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si l'exploitant ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que l'autorisation a été obtenue à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 3° si l'exploitant ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son autorisation, ainsi que les privilèges énoncés dans son autorisation ;
- 4° s'il est constaté à charge de l'exploitant 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 ;

- 5° s'il existe à l'encontre de l'exploitant des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes ;
- 6° si l'exploitant a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile.

Art. 7quinquies.

(1) Il est créé un relevé des aéronefs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin d'évoluer dans l'espace aérien luxembourgeois, les aéronefs suivants sont immatriculés auprès de la Direction de l'aviation civile :

- 1° les aéronefs d'Etat ;
- 2° les aéronefs appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue propriété, à des personnes physiques ayant leur domicile au Grand-Duché de Luxembourg ;
- 3° les aéronefs appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue propriété, à des personnes morales de droit luxembourgeois qui répondent aux exigences de l'article 4, ~~point~~ lettre f du règlement (CE) no 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte), tel que modifié ;
- 4° les aéronefs exploités par des exploitants disposant d'une licence d'exploitation délivrée par la Direction de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 1008/2008 précité ;
- 5° les aéronefs appartenant à une organisation internationale dont le Grand-Duché de Luxembourg est membre. Dans ce cas, le ministre peut fixer des conditions d'immatriculation dérogoatoires.

(3) Afin d'être immatriculé, un aéronef remplit les conditions suivantes :

- 1° l'aéronef dispose des documents de navigabilité légalement prescrits ;
- 2° l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre État ;
- 3° les prescriptions douanières ont été respectées ;
- 4° les prescriptions en matière d'assurance ont été respectées.

Un aéronef peut être immatriculé temporairement sans remplir les conditions prévues aux à l'alinéa 1^{er}, points 1° et 3° dans le cadre des autorisations de vol délivrées par la Direction de l'aviation civile, conformément aux prescriptions légales et réglementaires, ou dans l'attente de l'achèvement des démarches douanières.

Les documents de navigabilité attestent de l'aptitude au vol de l'aéronef et sont délivrés par la Direction de l'aviation civile sur base des caractéristiques de l'aéronef et des spécifications du constructeur. La Direction de l'aviation civile peut procéder à un examen de navigabilité en vue de la délivrance des documents de navigabilité.

Toute modification susceptible de toucher la structure ou la conception technique de l'aéronef est notifiée à la Direction de l'aviation civile. Le cas échéant, la Direction de l'aviation civile procède à un examen de navigabilité tel que prévu à l'alinéa précédent.

Au terme de la durée de validité des documents de navigabilité, le propriétaire de l'aéronef peut obtenir le renouvellement de ces documents sous condition que l'aéronef ait été entretenu conformément au manuel d'entretien et que l'aptitude au vol continue d'être assurée.

Les critères techniques permettant d'apprécier l'aptitude au vol, ainsi que les équipements minimums et les dispositifs de sécurité des différents aéronefs sont précisés par règlement grand-ducal.

S'il est constaté que l'aéronef n'est plus apte au vol, le directeur de l'aviation civile peut retirer, suspendre ou limiter les documents de navigabilité.

(4) Par dérogation aux paragraphes 2 et 3, les aéronefs suivants ne sont pas immatriculés :

- 1° les planeurs ultralégers motorisés ;
- 2° les planeurs ultralégers ;
- 3° les ballons captifs ;
- 4° les ballons libres non-habités.

(5) Un certificat d'immatriculation est délivré par la Direction de l'aviation civile au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit au relevé des aéronefs. Un certificat d'immatriculation temporaire est délivré par la Direction de l'aviation civile dans le cadre du paragraphe 3.

Les conditions d'immatriculation prévues par le présent article, ainsi que les modalités de la demande d'immatriculation et ~~ainsi que~~ les données reprises sur le certificat d'immatriculation et le certificat d'immatriculation temporaire sont précisées par règlement grand-ducal.

(6) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg portent les marques de nationalité et d'immatriculation qui leur sont propres.

Les combinaisons de lettres présentant un caractère contraire aux bonnes mœurs ne sont pas autorisées.

Il est interdit d'apposer sur l'aéronef et sur l'aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les marques de nationalité et d'immatriculation.

Les caractéristiques des marques, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(7) Une réservation des marques d'immatriculation avant l'immatriculation effective est limitée à un an. Cette durée est prolongeable sur demande dûment justifiée.

Des séries spéciales de marques d'immatriculation sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories déterminées d'aéronefs. Ces séries spéciales sont précisées par règlement grand-ducal.

(8) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification portent une plaque d'identité, sur laquelle sont ~~inscrites~~ inscrits leurs marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que les noms et prénoms du propriétaire.

Les caractéristiques des plaques d'identité, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(9) Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel relatif à l'immatriculation est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification du certificat d'immatriculation.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, le certificat d'immatriculation peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'aéronef est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile, et le certificat d'immatriculation est restitué à la Direction de l'aviation civile.

(10) L'inscription au relevé des aéronefs est rayée d'office et le certificat d'immatriculation cesse d'être valable dans les cas suivants :

- 1° l'aéronef ne dispose plus des documents de navigabilité légalement prescrits depuis 5 ans consécutifs ;
- 2° l'aéronef constitue une épave ;
- 3° lorsque la Direction de l'aviation civile est sans nouvelle de l'aéronef depuis deux ans à compter du jour de disparition de l'aéronef ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues ;
- 4° en cas de changement de propriété de l'aéronef ou lorsque les conditions prévues au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, ne sont plus remplies.

Lorsque le certificat d'immatriculation cesse d'être valable, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(11) Le directeur de l'aviation civile délivre les certificats prévus au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si le propriétaire ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que le certificat a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 3° si le propriétaire ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son certificat ;
- 4° s'il est constaté à charge du propriétaire 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 ;
- 5° s'il existe à l'encontre du propriétaire des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes ;

6° si le propriétaire a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait du certificat d'immatriculation, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(12) Après restitution du certificat d'immatriculation, un certificat de radiation attestant que l'aéronef a été dûment supprimé du relevé des immatriculations est délivré par la Direction de l'aviation civile au dernier propriétaire légalement inscrit et, si la demande en est faite, au propriétaire actuel.

(...)

Art. 15.

Sera 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 :

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 ou d'un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification 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.

4° Tout parachutiste qui aura atterri en dehors d'un terrain de vol agréé sans l'autorisation préalable requise ;

5° Tout pilote commandant de bord qui aura effectué des activités aériennes prévues à l'article 7quater sans disposer de l'autorisation préalable requise, ou qui n'aura pas respecté les termes de cette autorisation ;

6° Tout pilote commandant de bord et tout télépilote qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef ou d'un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification, qui ne portent pas de marques de nationalité et d'immatriculation conformes aux exigences réglementaires, qui portent d'autres marques de nationalité et d'immatriculation que celles qui lui sont propres ou qui portent des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les marques de nationalité et d'immatriculation.

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 15.000 euros. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 15bis.

(Loi du 20 décembre 2019)

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° toute personne exploitante ou opérant un aérodrome, une hélistation ou un terrain de vol sans disposer de l'autorisation requise en vertu de l'article 7ter ;

2° tout exploitant ou l'opérateur ne respectant pas les limitations apportées à son autorisation en vertu de l'article 7ter, paragraphe 6.

(...)

Art. 18bis.

Sera 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, quiconque aura effectué une descente en parachute sans être titulaire de la licence et des qualifications requises par les lois et règlements.

L'emprisonnement sera de quinze jours au moins et l'amende de 1.500 euros au moins, si la descente en parachute a été effectuée avec un passager.

(...)

Art. 20bis.

Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout parachutiste qui aura effectué une descente en parachute malgré le retrait de sa licence.

L'emprisonnement sera de trois mois et l'amende de 2.000 euros au moins, si la descente en parachute a été effectuée avec un passager. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

(...)

Loi 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.

(...)

Art. 19bis. Pouvoirs de contrôle des agents de la Direction de l'aviation civile

(1) Dans le cadre de leurs missions légales d'inspection et de contrôle, les agents de la Direction de l'aviation civile sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté aériennes sont effectivement observées et notamment :

- à s'informer auprès de tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, auprès de tout exploitant d'une école de pilotage ou de parachutisme ou d'un organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'aéronef voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application desdites dispositions légales, réglementaires et administratives ;
- à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans et programmes, registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la sécurité ou la sûreté aériennes, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits ;
- à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés :

- à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives ;
- à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

(3) Les agents visés au paragraphe (1), doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présenteront sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'aérodrome, de l'héliport, des infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, à l'exploitant de l'école de pilotage ou de parachutisme ou de l'organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un aéronef, voire au prestataire de services de navigation aérienne ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prêtera main-forte ou assistance technique.



FICHE FINANCIERE

Projet de loi modifiant :

- 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2° 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 projet de loi sous rubrique n'a aucune répercussion sur le budget de l'État luxembourgeois étant donné qu'il n'instaure ni des recettes en faveur du budget de l'État luxembourgeois, ni génère des dépenses à charge du budget de l'État luxembourgeois.



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHÉCK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou
amendement :

Amendements au projet de loi modifiant :

1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
2° 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 - PL 8072

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a



4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes. Il n'y a aucun impact direct prévisible sur le sujet en question.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante



En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**





FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Amendements au projet de loi modifiant : 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2° 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 - PL 8072	
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics	
Auteur(s) :	Direction de l'aviation civile, Stéphanie Theisen	
Téléphone :	247-74914	Courriel : stephanie.theisen@av.etat.lu
Objectif du projet :	Dans le but de garantir la sécurité juridique et un fondement légal suffisant à la refonte de la réglementation relative aux parachutistes, la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne doit être modifiée afin de comprendre des références claires aux parachutistes.	
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) :		
Date :	08/05/2026	

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- Promouvoir le dialogue social
- Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
- Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- Protéger le bien-être des animaux
- Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- Promouvoir la protection du patrimoine culturel



Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques :

3. Mieux légiférer

1) Chambre(s) professionnelle(s) consultée(s) :

- Chambre d'agriculture
 Chambre de commerce
 Chambre des métiers
 Chambre des salariés
 Chambre des fonctionnaires et employés publics

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires, en respectant le principe du « once only » ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ? Oui Non

Remarques / Observations :



7) **Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ?** Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8) **Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?** Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

4. Digitalisation

9) **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 ?

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ¹

10) **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 :

11) **Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?** Oui Non N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

¹ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.

6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

12) **Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?** Oui Non N.a.

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Économie en suivant les démarches suivantes :



<https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

- 13) **Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)?** Oui Non N.a.

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>