

N° 8520

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948
relative à la réglementation de la navigation aérienne**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 31.3.2025

*

Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 28 février 2025 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisée à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 31 mars 2025

Le Premier ministre,

Luc FRIEDEN

*La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

Yuriko BACKES

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi intervient dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg sur les vols privés en provenance ou à destination de pays tiers dont la manutention au sol ne suit pas les flux standards des vols commerciaux.

Le règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (ci-après « Code frontières Schengen ») définit les règles applicables au franchissement des frontières extérieures et intérieures de l'espace Schengen.

Le point 2.3.1 de l'annexe VI du Code frontières Schengen fixe l'obligation pour chaque commandant de bord d'un vol privé à destination ou en provenance d'un pays tiers d'envoyer, préalablement au décollage, une déclaration générale (ci-après « formulaire Gendec ») aux gardes-frontières de l'Etat membre de destination et, le cas échéant, à ceux de l'Etat membre de première entrée. Le formulaire Gendec contient des informations relatives au vol, telles que le plan de vol, les caractéristiques de l'aéronef, ainsi que l'identité des passagers et du personnel de bord. La mise en œuvre de l'acquis de Schengen – y compris le code frontières Schengen – est supervisée par le mécanisme d'évaluation et de contrôle de Schengen, dont l'organisation et la coordination revient à la Commission européenne.

Lors d'une visite à l'aéroport du Luxembourg en 2021, le groupe de travail sur l'évaluation de Schengen a constaté une non-conformité au niveau des procédures de contrôle des frontières effectuées au terminal de l'aviation d'affaires, plus précisément en ce qui concerne l'envoi du formulaire Gendec.

En vue de faciliter la transmission dudit formulaire en amont du décollage, l'unité de la police de l'aéroport a élaboré, en s'inspirant de la procédure belge, une plateforme informatique permettant aux commandants de bord concernés de compléter et d'envoyer directement le formulaire Gendec sous forme électronique aux autorités luxembourgeoises.

Afin d'assurer le respect de cette nouvelle procédure et sachant qu'une sanction pour le non-respect de l'obligation de transmettre le formulaire Gendec n'est, jusqu'à présent, pas prévue dans la législation nationale, le présent avant-projet de loi a pour objet de modifier et de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 en introduisant dans la loi une disposition y afférente.

Le présent projet de loi est également lié au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 21 décembre 2022 relatif aux avertissements taxés prévus dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

Vu le règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes ;

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'État du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. A la suite de l'article 14^{quater} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, est inséré un nouvel article 14^{quinquies} libellé comme suit :

« Art. 14^{quinquies}. Sera puni d'une amende de 500 euros, tout commandant qui ne transmet pas la déclaration générale requise en vertu du point 2.3.1 de l'annexe VI du règlement (UE) 2016/399

du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen).

En cas de récidive dans le délai d'un an, l'amende est portée à 1 000 euros. »

Art. 2. A l'article 24ter, paragraphe premier, de la même loi, les termes « 14quinquies, » sont insérés entre les termes « 14quater » et les termes « et 24bis ».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1

Le premier alinéa de l'article 14quinquies introduit une sanction à l'encontre des commandants de bord de vols privés qui, dans le cadre de vols en provenance ou à destination de pays tiers, décollent depuis ou atterrissent à l'aéroport du Luxembourg sans avoir transmis au préalable la déclaration générale requise en vertu du point 2.3.1. de l'Annexe VI du règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen). En vue de garantir un effet dissuasif, une amende de 500 euros a été retenue.

Afin de prévenir la récidive, le second alinéa de l'article 14quinquies prévoit l'augmentation de l'amende de 500 euros à 1000 euros en cas de réitération de l'infraction dans le délai d'un an.

Ad Article 2

L'article 24ter est complété en insérant les mots « 14quinquies, » entre les mots « 14quater » et « et 24bis ». Ainsi, l'infraction introduite à l'article 14quinquies peut faire l'objet d'un avertissement taxé décerné par les fonctionnaires de la Police grand-ducale, voire, le cas échéant, d'un procès-verbal ordinaire.

*

TEXTE COORDONNE

LOI MODIFIEE DU 31 JANVIER 1948

relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Chapitre I^{er}. Dispositions générales.

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

(L.5.6.2009) Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires et les autres aéronefs appartenant à l'Etat ou mis à sa disposition et affectés exclusivement à des missions d'intérêt public.

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

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

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

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

(L. 21.11.2022) Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen

et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002.

(L. 01.04.2023) Sauf dispositions contraires et sans préjudice aux dispositions de l'article 17^{ter} 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, les dispositions de la présente loi et les dispositions prises en son exécution sont applicables aux aéronefs privés ainsi qu'aux aéronefs d'État.

Les règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi et portant sur les aéronefs, leur exploitation, leur personnel de bord et leurs mécaniciens, ainsi que la navigation et la circulation aériennes peuvent comporter des dispositions différentes selon que celles-ci s'appliquent aux aéronefs privés ou aux aéronefs d'État.

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

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

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

(L 5.6.2009) L'atterrissage et le survol du Grand-Duché par les aéronefs militaires et les aéronefs d'État étrangers sont subordonnés à l'autorisation du ministre ayant la défense dans ses attributions.

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

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

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

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

(L 01.08.2018) **Art. 4bis.** (1) Sans préjudice du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010 et de sa loi d'approbation, le ministre :

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

(2) Les désignations font l'objet d'une publication au Journal officiel et sont communiquées aux autorités compétentes ».

Art. 5. Les arrêtés grand-ducaux qui, dans des circonstances exceptionnelles, interdiront provisoirement la circulation des aéronefs au-dessus de certaines zones du territoire ou prendront toutes autres mesures urgentes avec effet immédiat, détermineront les modes de publicité, tels la radiophonie ou

l'affichage sur les aérodromes, par lesquels ils seront portés, en raison de l'urgence, à la connaissance des intéressés.

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

Art. 7. (L 5.6.2009) (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, **Modification en cours PL 7790 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.

(L 20.12.2019) (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, les redevances pour services passagers, les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire.

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

(L 23.5.2012) Le montant de ces redevances 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 ;
- c. l'émission et le renouvellement des licences des mécaniciens d'avions ;
- d. les agréments des entités chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type ;
- e. les agréments des ateliers d'entretien technique ;
- f. l'émission, la validation et le renouvellement des licences de transporteurs aériens et des certificats de transporteurs aériens (AOC – Air operator certificate) ;
- g. l'autorisation de travail aérien ;
- h. l'autorisation d'atterrissage et de décollage hors d'aérodrome ;
- i. la manifestation aérienne ;
- j. la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus ;
- k. la désignation des entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services agréés suivant les accords de services aériens ;
- l. les autorisations ou les dérogations spécifiques à la réglementation relative à la navigation aérienne ;
- m. l'autorisation d'exploitation d'hélistations ;
- n. (L. 01.04.2023) l'exploitation des aéronefs et les opérations aériennes ;
- o. **Modification en cours PL 7790 l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord.**

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

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

(L 23.5.2012) 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.

(L 5.6.2009) **Art. 7bis.** (1) Le personnel de conduite d'aéronefs ainsi que les mécaniciens navigants doivent, en vue de l'exercice de cette activité, justifier de la qualification requise et être titulaire d'une licence.

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

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

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

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

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

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

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

(3) Les critères de validité des licences ainsi que les conditions relatives à la qualification et à l'octroi, à la revalidation et au renouvellement sont fixés par règlement grand-ducal. Il en est de même des conditions de reconnaissance des licences et autorisations délivrées par les autorités étrangères, des conditions d'aptitude médicale des candidats et des modalités de formation et d'examen prévues en vue de l'obtention, de la revalidation et du renouvellement des licences et qualifications.

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

- a. si l'intéressé ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, qualifications associées, validations, conversions ou autorisations et agréments;
- b. si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c. si l'intéressé refuse de produire au directeur de l'aviation civile un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou de faire inscrire une limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification, sa validation, sa conversion, son autorisation ou son agrément;
- d. s'il est constaté que la licence, la qualification, la validation, la conversion, l'autorisation, l'agrément ou le certificat médical a été obtenu à l'aide de déclarations inexacts 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.

(L 20.12.2019) **Art. 7ter.** (1) Nul ne peut exploiter un aérodrome, une hélistation ou un terrain de vol sans autorisation préalable du directeur de l'aviation civile.

Nul ne peut atterrir ou décoller en dehors d'un aérodrome, d'une hélistation 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'aérodrome, de l'hélistation 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.

(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'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol.

(5) Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel de l'exploitation de l'aérodrome, de l'hélistation 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.

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

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

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

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

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

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

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

(L 5.6.2009) **Art. 11bis.** Par dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, les règles internationales en matière aéronautique à incorporer en droit national peuvent être publiées en langue anglaise.

Modification en cours PL 7790 Art. 11ter. Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police relevant du cadre policier ont accès direct, par un système informatique, au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord tenu par la Direction de l'aviation civile en vertu du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Il en est de même pour les membres du cadre civil de la Police qui assurent une mission de support dans le cadre d'une mission de police judiciaire ou de police administrative, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.

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

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

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

Chapitre II. – Dispositions pénales.

(L 21.11.2022) **Art. 12.** Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros :

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

Modification en cours PL 7790 Art. 13. *Sera puni des peines prévues à l'article précédent quiconque en contravention aux prescriptions réglementaires, aux ordres ou instructions régulièrement donnés par les agents compétents, aura transporté à bord d'un aéronef un appareil photographique ou cinématographique ou aura fait usage de ces appareils. Seront en outre confisqués les appareils photographiques et cinématographiques saisis.*

(L 5.6.2009) **Art. 13bis.** Sera puni d'une amende de 25 à 250 euros celui qui empêche, lors d'inspections ou de contrôles inhérents à la sûreté ou à la sécurité aériennes, les agents visés à l'article 19bis de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, d'accéder dans les aérodromes ou leurs dépendances ainsi qu'à tout aéronef, ou qui refuse de présenter les documents ou les pièces exigés par les mêmes agents dans le cadre de leur mission d'inspection ou de contrôle.

(L 5.6.2009) **Art. 13ter.** Sera punie d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an et d'une amende de 251 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui brouille ou perturbe les moyens de communication réservés à l'usage aéronautique.

(L 21.11.2022) **Art. 14.** Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 1 250, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura pénétré ou circulé sur un aérodrome ou dans la zone d'un aérodrome non ouverts au public ou aura, sans autorisation, usé d'un aérodrome à des fins auxquelles il n'est pas destiné.

La peine sera d'un mois à un an et l'amende de 1 000 à 5.000 euros, si le fait a été commis à l'aide d'escalade, d'effraction ou de fausse clef, s'il a été commis pendant la nuit ou dans une intention frauduleuse ou à dessin de nuire ou à l'aide de violence ou de menaces.

(L 5.6.2009 + L 21.11.2022) **Art. 14bis.** (1). Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne transportant à bord d'un aéronef, dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit de l'Union européenne.

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

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

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

- a. ne soumet pas les passagers à une inspection-filtrage telle que prévue par le droit communautaire;
- b. omet de procéder ou n'effectue pas des fouilles de sûreté dans les aéronefs avant chaque décollage;

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

(L 21.11.2022) **Art. 14ter.** (1) Toute personne circulant dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg qui ne dispose pas d'une autorisation d'accès valable est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(L 21.11.2022) **Art. 14quater.**

Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport et entraînant l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police.

« Art. 14quinquies.

Sera puni d'une amende de 500 euros, tout commandant qui ne transmet pas la déclaration générale requise en vertu du point 2.3.1 de l'annexe VI du règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen).

En cas de récidive dans le délai d'un an, l'amende est portée à 1 000 euros. »

Art. 15. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement:

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

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

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

(L 20.12.2019) **Art. 15bis.** 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 exploitant 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 opérateur ne respectant pas les limitations apportées à son autorisation en vertu de l'article 7ter paragraphe 6.

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

Art. 17. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant d'un aéronef en vol ne portant pas les marques distinctives qui lui sont assignées.

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

Sera puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 1000 francs à 30 000 francs, tout commandant qui aura sciemment altéré ou caché les marques distinctives assignées

à un aéronef ou qui aura fait usage d'un aéronef dont les marques distinctives ont été sciemment altérées ou cachées.

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

Art. 18. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura piloté un aéronef sans être titulaire des brevets et licences de capacité requis par les lois et règlements.

L'emprisonnement sera de quinze jours au moins et l'amende de 3000 francs au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord de l'aéronef.

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

Art. 19. Sera puni d'une amende de 501 francs à 10 000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans, quiconque, sans l'autorisation de l'exploitant, se sera servi d'un aéronef ou aura tenté de s'en servir.

Art. 20. Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura pris la conduite d'un aéronef malgré le retrait de sa licence.

L'emprisonnement sera de trois mois et l'amende de 10 000 francs au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 21. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 501 francs à 30 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions des arrêtés pris en exécution de l'article 4 de la présente loi.

Dans le cas de fuite ou de refus d'atterrir, il sera condamné à un emprisonnement de six mois à cinq ans et à une amende de 10 000 francs à 30 000 francs.

Art. 22. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui contreviendra aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

Art. 23. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura embarqué ou débarqué des passagers ou des marchandises en contravention aux prescriptions réglementaires.

Art. 24. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté au moment du vol, tel que plage, hippodrome ou stade, à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements.

(L 5.6.2009)**Art. 24bis.** Un règlement grand-ducal fixera les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg.

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

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

(L 21.11.2022) **Art. 24ter.** (1) En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 12, 13bis, 14bis, 14ter, **Modification en cours PL 7790 14quater, 24bis, ainsi que 32bis**, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 27. Seront punies d'une amende de 1000 francs à 30 000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un an ou d'une de ces peines seulement, toutes personnes qui, sans autorisation, auront organisé des spectacles ou exhibitions comportant des évolutions d'aéronefs, des exercices périlleux ou des démonstrations de descentes en parachute, ainsi que celles ayant contribué à ces spectacles exhibitions, exercices ou démonstrations.

Art. 28. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement:

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

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

(L5.6.2009 + L21.11.2022) **Art. 28bis.** (1) Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sous influence d'alcool ou sous influence d'une des substances visées à l'alinéa 1er du paragraphe (4), est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Est punie des peines prévues au paragraphe (1), toute personne y visée qui présente des signes manifestes d'influence d'alcool ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool,

a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré.

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

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

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

Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

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

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

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

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

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée au paragraphe (1) à l'examen sommaire visé au premier alinéa du présent paragraphe, même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'un accident. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée selon les modalités qui précèdent par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

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

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

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

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylcgonine	25

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

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

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

Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

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

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

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

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

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures, dans une zone délimitée ou et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée aux tests visés à l'alinéa 2 du présent paragraphe. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident.

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

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

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

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

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

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

(L. 21.11.2022) **Art. 29.** Sera puni d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs, quiconque aura, d'un aéronef en vol, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui.

Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement:

- 1° libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 2° utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 3° utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement.

(L 21.11.2022) **Art. 30.** Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura, sans autorisation, transporté au moyen d'un aéronef ou aura embarqué à bord d'un aéronef, en vue de transport:

- 1° des munitions ou du matériel de guerre ;
- 2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;
- 3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ;
- 4° ou tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions.

(L 21.11.2022) **Art. 31.** (L 19.5.1973) 1. Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans:

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

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

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

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

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

Si le fait a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera puni de la réclusion à vie.

(L 27.10.2010 + L 21.11.2022) **Art. 31-1.** (1) Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, celui qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme:

- 1° aura commis un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
- 2° aura commis à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort; ou
- 3° aura détruit ou endommagé gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport, ou aura interrompu les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport ; ou
- 4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
- 5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol.

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

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

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

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

Art. 31-2. (L 12.8.2003, L 27.10.2010, L 26.12.2012) abrogé

Art. 32. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 501 francs à 3000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef.

S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs.

Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 1000 francs à 10 000 francs.

Modification en cours PL 7790 Art. 32bis. *(1) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents prescrits par le règlement grand-ducal du xx relatif aux aéronefs sans équipage à bord.*

(2) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros :

1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;

2° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord sans disposer des compétences requises par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 susmentionné ;

3° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant qui ne s'est pas enregistré tandis qu'il devait le faire ;

4° tout pilote à distance ne respectant pas les exigences techniques ou opérationnelles de la catégorie « ouverte » prévues par le règlement d'exécution susmentionné ;

5° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant n'ayant pas obtenu une autorisation spécifique tandis qu'il en avait besoin ou ne respectant pas les termes de l'autorisation spécifique que l'exploitant a obtenu ;

6° tout pilote à distance ne respectant pas les conditions applicables aux zones géographiques nationales pour les aéronefs sans équipage à bord ;

7° tout pilote opérant un aéronef sans équipage à bord et présentant des signes manifestes d'influence de substances psychotropes ou d'alcool, ou lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical ou d'une maladie ;

8° tout pilote à distance qui, par l'usage d'un aéronef sans équipage de bord, a projeté ou laissé tomber un objet ayant causé un dommage à autrui ;

9° tout pilote à distance qui n'a pas fait descendre son aéronef sans équipage de bord ou qui n'a pas obtempéré aux injonctions conformément à l'article 39 bis.

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

Art. 33. Les infractions aux dispositions des arrêtés grand-ducaux pris en exécution de cette loi pourront être punies d'un emprisonnement ne dépassant pas un an et d'une amende ne dépassant pas 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux décisions du Ministre des Transports pourront être punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 1 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

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

Art. 35. (L 19.5.1978) Les dispositions du livre Ier du code pénal, ainsi que la loi du 18 août 1879 portant attribution au cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes, modifiée par la loi du 16 mai 1904, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et par les règlements pris pour son exécution.

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

Art. 36. Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois pénales ou fiscales.

Elles seront, en outre, appliquées sans préjudice des sanctions administratives ou disciplinaires et des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Art. 37. (L 19.5.1978 + L 21.11.2022) Les infractions commises à bord d'un aéronef luxembourgeois privé ou d'Etat sont réputées commises au Grand-Duché et peuvent y être poursuivies même si l'auteur ou le complice présumé ne se trouve pas sur le territoire du Grand-Duché.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les articles 5 à 7-5 du Code de procédure pénale s'appliquent aux infractions commises à bord d'un aéronef étranger en vol, comme si le fait s'était accompli hors du territoire du grand-Duché.

En outre, le coupable d'un crime ou d'un délit commis à bord d'un aéronef étranger en vol pourra être poursuivi au Grand-Duché, si lui-même ou la victime est de nationalité luxembourgeoise ou si l'appareil atterrit au Grand-Duché après l'infraction.

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

Chapitre III. – Dispositions de police.

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

Modification en cours PL 7790 Art. 38bis. *(1) Le pilote à distance fait descendre son aéronef sans équipage à bord à toute réquisition des agents visés à l'article 39bis de la présente loi.*

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

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

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

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

(L 5.6.2009 + 21.11.2022) **Art. 39.** Les officiers et les agents de police judiciaire de la Police grand-ducale peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle et leur responsabilité dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg à l'inspection-filtrage de toutes personnes et de leurs objets, bagages ou véhicules.

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

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

(L 5.6.2009)**Art. 39bis.** (1) Outre les officiers et agents de police judiciaire de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de la carrière supérieure de la Direction de l'aviation civile constatent, par des procès-verbaux, les infractions à la présente loi et aux règlements d'application.

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

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

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

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

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

(L 5.6.2009) **Art. 39ter.** (1) Les fonctionnaires visés à l'article 39bis, paragraphe (1), alinéa 1er, peuvent accéder de jour et de nuit aux installations, locaux, terrains, aménagements et moyens de transport soumis à la présente loi et aux règlements pris en son exécution, s'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

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

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

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

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

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

(4) Tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures aéroportuaires ou de l'aéronef, tout propriétaire, détenteur ou occupant des dépendances, installations, terrains ou aménagements faisant l'objet des mesures prévues au paragraphe (3) ainsi que les personnels qui les remplacent sont tenus à la réquisition des fonctionnaires chargés de ces mesures, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent. Ils peuvent assister à ces opérations.

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

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

(L 5.6.2009) **Art. 39quater.** (1) Le directeur de l'aviation civile agréé les agents de sûreté de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou des opérateurs aériens exécutant des missions de sûreté à l'Aéroport de Luxembourg qui répondent aux critères requis de qualification et de formation.

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

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

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

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

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

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

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

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

(L 5.6.2009)**Art. 42.** (1) Dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'événements définis par le droit communautaire comme ayant eu ou étant susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'ont pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef.

(2) Aux fins de garantir la confidentialité des informations et sans préjudice des dispositions relatives à la poursuite des infractions à la loi pénale, aucune action civile, commerciale, disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, (L 29.03.2021 Just Culture) ou de comptes rendus volontaires d'événements, sauf dans les cas de négligence grave.

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

Art. 42.bis

(Loi du 29.03.2021 Just Culture)

(1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger :

- 1° une amende de 1 250 euros à 5 000 euros à toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007, qui ne respecte pas les exigences prévues à l'article 16, paragraphe 11 du règlement UE) n° 376/2014 précité ;
- 2° une amende de 2 500 euros à 10 000 euros à toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n° 376/2014 précité ne respectant pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2.

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. A cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de leur notification. »

(L 5.6.2009) **Art. 43.** (1) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives aux personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

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

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

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

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

(L 23.5.2012) **Art. 43bis.** (1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.

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

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

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

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

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous rubrique est sans incidence 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 - NOHALTEGKEETSCHECK



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 :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Projet de loi ou amendement :	Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

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 cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg et n'a donc pas d'impact sur l'inclusion sociale et scolaire.

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

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg et n'a donc pas d'impact sur la santé de la population.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg et n'a donc pas d'impact sur la diversité et l'inclusivité économique.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg et n'a donc pas d'impact sur l'utilisation du territoire.

6. Assurer une mobilité durable.Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg et n'a donc pas d'impact sur la mobilité durable.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg et n'a donc pas d'impact sur la dégradation de l'environnement et sur la capacité des ressources naturelles.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg et n'a donc pas d'impact sur la protection du climat et sur l'énergie durable.

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 cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg et n'a donc pas d'impact sur l'éradication de la pauvreté et sur la cohérence des politiques pour le développement durable.

10. Garantir des finances durables.Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi cherche à sanctionner le non-respect d'une démarche administrative qui s'impose dans le cadre des contrôles frontaliers effectués à l'aéroport du Luxembourg et n'a donc pas d'impact sur la durabilité des finances.

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 :	Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne	
Ministre:	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics	
Auteur(s) :	Jean-Louis Boever	
Téléphone :	247-74915	Courriel : jean-louis.boever@av.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Il s'agit d'un projet de loi introduisant une sanction relative aux infractions à la disposition 2.3.1. de l'Annexe VI du règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontières Schengen) dans la loi du 31 janvier 1948 sur la réglementation de la navigation aérienne.	
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s)	Police grand-ducale (Unité de la police à l'aéroport)	
Date :	14/02/2025	

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

Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non

- Citoyens : Oui Non

- Administrations : Oui Non

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

Oui Non N.a. ¹

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :

Le projet contient-il une charge administrative ² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif ³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?	<input type="text"/>
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ⁴ ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?	<input type="text"/>
⁴ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. (www.cnpd.public.lu)	
Le projet prévoit-il :	
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Si oui, laquelle :	<input type="text"/>
En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Sinon, pourquoi ?	<input type="text"/>
Le projet contribue-t-il en général à une :	
a) simplification administrative, et/ou à une	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
b) amélioration de la qualité réglementaire ?	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Remarques / Observations :	<input type="text"/>
Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> N.a.
Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?	<input type="text"/>
Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> N.a.
Si oui, lequel ?	<input type="text"/>
Remarques / Observations :	<input type="text"/>

4. Egalité des chances

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 :

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

Si oui, expliquez de quelle manière :

5. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

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'Economie en suivant les démarches suivantes :
<https://meco.gouvernement.lu/fr/le-ministere/domaines-activite/services-marche-interieur/notifications-directive-services.html>

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>

