



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5273

Projet de loi ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

Date de dépôt : 14-01-2004

Date de l'avis du Conseil d'État : 03-03-2009

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
15-06-2009	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
14-01-2004	Déposé	5273/00	<u>5</u>
09-02-2004	Amendement gouvernemental - Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (9.2.2004) - Note justificative	5273/01	<u>26</u>
08-03-2004	Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics (4.3.2004)	5273/02	<u>31</u>
25-03-2004	Avis de la Chambre des Employés Privés (25.3.2004)	5273/03	<u>34</u>
16-04-2004	Avis de la Chambre de Travail (16.4.2004)	5273/04	<u>42</u>
21-12-2004	Avis de la Chambre de Commerce (21.12.2004)	5273/05	<u>47</u>
22-03-2005	Avis du Conseil d'Etat (22.3.2005)	5273/06	<u>50</u>
06-08-2007	Avis de la Chambre des Métiers sur la version remaniée du projet de loi - Dépêche du Directeur de la Chambre des Métiers au Ministre des Transports (6.8.2007)	5273/08	<u>57</u>
16-08-2007	1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (16.8.2007) 2) Texte coordonné du projet de loi remanié 3) Commentaire des articles<br [...]	5273/07	<u>60</u>
04-10-2007	Avis complémentaire de la Chambre des Employés privés (4.10.2007)	5273/09	<u>96</u>
16-10-2007	Avis de la Chambre de Commerce (16.10.2007)	5273/10	<u>113</u>
11-01-2008	Avis de la Chambre de Travail (11.1.2008)	5273/11	<u>116</u>
03-03-2009	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (3.3.2009)	5273/12	<u>121</u>
25-03-2009	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Transports	5273/13	<u>142</u>
21-04-2009	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (21.4.2009)	5273/14	<u>183</u>
29-04-2009	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) :	5273/15	<u>190</u>
19-05-2009	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (19-05-2009) Evacué par dispense du second vote (19-05-2009)	5273/16	<u>229</u>
22-06-2009	Publié au Mémorial A n°146 en page 2024	5273	<u>232</u>

Résumé

5273 / Résumé :

Le projet de loi sous objet prévoit la modification à plusieurs égards de la législation concernant la navigation aérienne.

Un certain nombre de dispositions a pour objet d'actualiser des textes ayant trait à l'aviation nationale, soit en raison de l'évolution technique, soit en raison de l'harmonisation au niveau européen. Le projet de loi prévoit également

les principes légaux quant à l'accès à la profession de pilote et donc la création de licences professionnelles luxembourgeoises du personnel de conduite d'avion et d'hélicoptère ainsi que quant à la validité des licences et qualifications afférentes. En effet, l'aviation civile luxembourgeoise ne connaît que le seul régime des licences de pilote privé et ne dispose pas d'un système aboutissant à la délivrance de licences luxembourgeoises de pilote professionnel ou pilote de ligne, mais recourt à la validation des licences étrangères en reposant sur les structures implantées dans les autres pays ;

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

un certain nombre de dispositions qui ont pour objet de pallier aux lacunes et carences mises à jour par des audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en matière de sûreté et de sécurité aériennes.

Suite aux remarques en partie très critiques que le Conseil d'Etat avait formulées dans son avis du 22 mars 2005, le texte initial du projet de loi a dû être remanié. A part l'article 2 concernant l'ancienne administration de l'Aéroport, qui a été supprimé en vertu de la loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, toutes les dispositions du texte initial se retrouvent dans le texte remanié, mais la plupart d'entre elles ont été modifiées, soit à la demande du Conseil d'Etat, soit pour tenir compte de l'évolution dans le secteur.

L'adoption de ce projet de loi revêt d'une certaine urgence étant donné que, d'une part, le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile a rappelé l'importance que revêt l'adoption du projet de loi pour la conformité du Luxembourg avec les exigences européennes et internationales en matière de sécurité aérienne et que, d'autre part, le projet de loi en question contient de nombreuses dispositions visant à pallier aux lacunes et carences mises à jour en 2006 et 2007 lors des audits et inspections de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et de la Commission Européenne en matière de sûreté aérienne.

En effet, le projet de loi sous rubrique transpose différentes directives, voire assure la mise en œuvre au niveau national de différents règlements européens, notamment la directive 2003/42 /CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, le règlement (CE) No 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et le règlement (CE) No 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

5273/00

N° 5273

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg
 - b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
 - c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile,
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

*(Dépôt: le 14.1.2004)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (24.12.2003)	2
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs.....	6
4) Commentaire des articles	18

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique. – Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'Aéroport;
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

Château de Berg, le 24 décembre 2003

Le Ministre des Transports,

Henri GRETHEN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1 – Réglementation de la navigation aérienne

Art. 1. La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit:

1° Au deuxième alinéa de l'article 1er, la définition des aéronefs d'Etat est remplacée par le texte suivant:

„Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires et les autres aéronefs appartenant à l'Etat ou mis à sa disposition et affectés exclusivement à une mission d'intérêt public.“

2° Le dernier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„Les dispositions de la présente loi et les dispositions prises en son exécution s'appliquent également aux aéronefs d'Etat. En vue de l'accomplissement des missions d'intérêt public auxquelles sont affectés ces aéronefs, il peut toutefois y être dérogé par voie de règlement grand-ducal, à l'exclusion des règles relatives à la responsabilité civile du propriétaire ou de l'exploitant.“

3° La dernière phrase de l'article 7 est remplacée par un deuxième alinéa nouveau, libellé comme suit:

„Les taxes, redevances et droits perçus en vue de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires ou dans l'intérêt de la sécurité ou de la sûreté de l'aéroport sont considérés comme taxes rémunératoires. Un règlement grand-ducal peut déterminer celles parmi ces taxes dont le produit peut être directement attribué à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare. Le montant unitaire de la taxe, de la redevance ou du droit à percevoir ne pourra en aucun cas dépasser 25.000 euros.“

4° Un nouvel article 24bis est inséré, libellé comme suit:

„Les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg sont déterminées par l'Administration de l'Aéroport selon des modalités arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

Tout manquement aux dispositions réglementaires prises en exécution de l'alinéa qui précède, donne lieu au paiement d'une amende administrative à percevoir par l'Administration de l'Aéroport.

Les modalités d'application de l'amende et la fixation de son montant sont déterminées par règlement grand-ducal."

5° Un nouvel article 28bis est inséré, libellé comme suit:

„Paragraphe 1er

Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver l'exercice de ses fonctions ou de rendre dangereux le séjour à l'intérieur de ces zones, ou qui n'est, hors les cas prévus aux paragraphes 2 et 4 du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire, est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 63 à 1.250 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est punie des peines prévues au paragraphe 1er, toute personne y visée, présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, lorsqu'elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg par litre d'air exprimé.

2. Est punie d'une amende de 25 à 250 euros ayant le caractère d'une peine de police, toute personne visée au paragraphe 1er, présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, lorsqu'elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g par litre de sang ou de 0,229 mg par litre d'air exprimé.

3. Par dérogation aux alinéas qui précèdent, est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout membre du personnel navigant qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, lorsqu'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins de 0,2 g par litre de sang ou de 0,0875 mg par litre d'air exprimé.

4. Les peines prononcées à l'encontre du personnel navigant peuvent être assorties de mesures administratives tendant à suspendre ou restreindre les droits découlant des licences, certificats, agréments et autres autorisations accordés par la Direction de l'Aviation Civile et dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

5. Est punie des peines prévues au paragraphe 1er, toute personne qui a commis de nouveau une contravention spécifiée à l'alinéa 2 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de 3 ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une même contravention ou d'un des délits spécifiés à l'alinéa 1er du présent paragraphe est devenue irrévocable.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne visée au paragraphe 1er se trouve dans un des états alcooliques précités, cette personne doit se soumettre aux examens à effectuer par les membres de la police grand-ducale conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 3, alinéas 1, 2, 3, 4 et 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

2. Même en l'absence de tout indice grave, le procureur d'Etat peut, notamment en cas d'accident, requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre toute personne visée au paragraphe 1er aux examens prévus à l'alinéa 1er du présent paragraphe.

Paragraphe 4

1. Les peines prévues au paragraphe 1er sont également applicables à toute personne qui manifeste un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues ou qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope,

de manière à rendre ou pouvoir rendre dangereux le séjour ou l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg.

2. Toute personne manifestant un tel comportement caractéristique peut être astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 5

1. Les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui refuse de se prêter à un des examens prévus par le présent article.

2. Les types d'appareils utilisés, les modalités des examens prévus par le présent article et l'établissement des frais en relation avec ces examens sont réglés conformément aux paragraphes 6 et 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée."

6° A l'article 31, les mots „des travaux forcés“ sont remplacés par „de la réclusion“ et le paragraphe 4 de l'article 31 est supprimé et remplacé au paragraphe 3 par le texte suivant:

„3) Si l'infraction prévue au paragraphe 1er, 1) et 2) a entraîné la mort d'une personne.“

Chapitre 2 – L'administration de l'Aéroport

Art. 2. A l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport est inséré un nouvel alinéa 2, libellé comme suit:

„L'administration de l'Aéroport peut procéder à une vérification des antécédents des personnes requérant une autorisation d'accès à l'Aéroport de Luxembourg dans le but de prévenir des actes d'intervention illicite dans le domaine de l'aviation civile. Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, l'Administration de l'Aéroport est autorisée, dans l'accomplissement de ses missions légales, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires.“

Chapitre 3 – La sûreté de l'aviation civile

Art. 3. L'article 15 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, est remplacé par le texte suivant:

„Art. 15. Programme national de sûreté

1. La protection des opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite fait l'objet d'un programme national de sûreté, élaboré par le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile et arrêté par le Ministre.

2. La Direction de l'Aviation Civile est chargée de coordonner et de contrôler la mise en oeuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile et des plans de sûreté visés au paragraphe 3.

3. La Direction de l'Aviation Civile est également chargée de vérifier la conformité avec le programme national de sûreté:

- du plan de sûreté de l'aéroport que l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 précitée, est tenu d'élaborer et de mettre en oeuvre dans le cadre du plan global de sûreté et de sécurité de l'aéroport;
- des plans de sûreté que les transporteurs aériens sont tenus d'élaborer et de mettre en oeuvre;
- des plans particuliers de sûreté que les autres opérateurs aériens ou aéroportuaires sont tenus d'élaborer et de mettre en oeuvre, dans la mesure où ils assurent des tâches de sûreté ou concourent à la mise en oeuvre de mesures de sûreté.

Dans le cadre de sa mission définie au paragraphe 2, la Direction de l'Aviation Civile approuve les plans de sûreté visés par le présent paragraphe. En vue de l'approbation, la Direction de l'Aviation Civile peut requérir l'avis du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile.

4. La Direction de l'Aviation Civile est en outre chargée d'élaborer un programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile et d'en assurer la mise en oeuvre.

Le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile est arrêté par le Ministre et les modalités d'exécution y relatives sont définies par règlement grand-ducal.

5. L'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 précitée est chargé de l'élaboration et de la mise en oeuvre du programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile qui est arrêté par le Ministre.

La Direction de l'Aviation Civile surveille la mise en oeuvre du programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile.

Art. 4. Le paragraphe 1 de l'article 16 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée est remplacé par le texte suivant:

„1. Il est institué un comité national de sûreté de l'aviation civile. Le comité a pour mission d'assister le Ministre dans la mise en oeuvre sur le plan national de la réglementation internationale en matière de sûreté de l'aviation civile, et en général de conseiller le Ministre sur toutes les questions relatives à la sûreté de l'aviation civile. En vue d'arrêter les programmes prévus aux paragraphes 4 et 5 de l'article 15, le Ministre peut requérir l'avis du comité.“

Chapitre 4 – La Direction de l'Aviation Civile

Art. 5. L'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée est modifié comme suit:

1° Au dernier alinéa du paragraphe 3 est ajouté le texte suivant:

„Un règlement grand-ducal peut également déterminer les conditions relatives à l'immobilisation de l'aéronef ou à l'interdiction de l'exercice des privilèges en relation avec l'aéronef, en cas de la constatation, par la Direction de l'Aviation Civile, d'une ou de plusieurs déficiences techniques graves, mettant ou pouvant mettre en danger la navigabilité de l'appareil.“

2° Un nouveau paragraphe 4 est inséré, libellé comme suit:

„4. Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, la Direction de l'Aviation Civile est autorisée, dans l'accomplissement de ses missions légales, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires.“

Chapitre 5 – L'aéroport de Luxembourg

Art. 6. 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 est modifiée comme suit:

1° Le premier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.“

2° Le premier alinéa de l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 2.**– Sans préjudice des autorisations, le cas échéant requises, l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.“

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi se propose de modifier la législation de l'aviation civile à plusieurs égards. Le relevé des amendements se présente comme suit:

I) Quant aux modifications de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

A l'heure actuelle, la navigation aérienne au Grand-Duché de Luxembourg se trouve toujours régie par le texte de la loi du 31 janvier 1948, qui, depuis son entrée en vigueur et malgré l'essor qu'a connu la navigation aérienne, n'a pas subi de modifications substantielles.

En raison des situations de fait actuelles et des nécessités juridiques qui en découlent, il convient de procéder à différentes adaptations du texte de 1948:

a) *en ce qui concerne la définition des aéronefs d'Etat et le champ d'application de la loi du 31 janvier 1948:*

La Convention de Chicago du 7 décembre 1944¹, convention de base en matière d'aviation qui a créé, entre autres, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)² et qui a déterminé les règles mondialement applicables en matière d'aviation, fait la distinction dans son article 3 entre aéronefs civils et aéronefs d'Etat. Les aéronefs d'Etat sont définis comme les „aéronefs qui sont utilisés dans des services militaires, de douane ou de police“. Ces aéronefs d'Etat se trouvent exclus du champ d'application de la convention.

La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, considérée comme la loi fondamentale en matière aéronautique au Grand-Duché de Luxembourg, ne mentionne les aéronefs d'Etat qu'à deux endroits: dans la définition³ et dans leur exclusion formelle du champ d'application⁴. Les auteurs de l'époque ne s'imaginaient sans doute pas que le Grand-Duché de Luxembourg disposerait un jour d'aéronefs qui assurent des missions d'intérêt général, comme par exemple dans le domaine de la sûreté. Tel est précisément le cas de l'hélicoptère opérant pour la Police Grand-Ducale qui, en tant qu'aéronef d'Etat, ne tomberait pas dans le champ d'application de l'ensemble de la réglementation de la navigation aérienne en vertu des termes de la définition de l'OACI et de la loi de 1948. Or, il est un fait que les aéronefs d'Etat opèrent dans le même espace aérien que les aéronefs civils, ou „privés“ (si l'on utilise la terminologie de 1948), et qu'il convient de trouver un terrain d'entente pour gérer l'espace commun en garantissant tous les impératifs de sécurité tant en ce qui concerne les aéronefs concernés que les tiers.

En vue de combler le vide juridique actuel au sujet des conditions d'utilisation des aéronefs d'Etat, la rédaction nouvelle de l'article 1er de la loi du 31 janvier 1948 précitée permettra d'élargir le champ d'application en y incluant les aéronefs d'Etat, tout en préservant la possibilité d'introduire des dispositions dérogatoires susceptibles de garantir l'exécution de toutes les opérations tactiques dans l'encadrement juridique et la sécurité requis.

Ces dispositions dérogatoires seront déterminées par un règlement grand-ducal qu'il reste à élaborer. En vertu des dispositions de l'article 36 de la Constitution, les ministres ayant dans leur ressort de compétence la défense nationale ou la police grand-ducale peuvent en effet se réserver la faculté de prendre, en tenant compte des impératifs de sûreté et d'urgence, des mesures d'exécution de la loi. Ces mesures restrictives et exceptionnelles devront évidemment s'aligner sur les exigences minimales en matière de sécurité aérienne civile et devront tenter de poser le moins d'entraves possibles à l'aviation en général. A titre d'exemple, on peut citer la réglementation allemande qui dispose que les aéronefs d'Etat ne peuvent déroger aux règles de l'air de droit commun qu'en cas de nécessité

1 Institué par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago, dite Convention de Chicago.

2 Le Luxembourg a adhéré à l'OACI et a ratifié la Convention de Chicago par une loi du 25 mars 1948.

3 Article 1er, alinéa 2: „Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires ou affectés à des services d'Etat, tels que police, douane etc.“

4 Article 1er, dernier alinéa: „Sauf stipulation contraire, les dispositions de la présente loi ne sont applicables qu'aux aéronefs privés.“

absolue pour mener à bien leurs opérations tactiques.⁵ En France, l'article L110-2 du code de l'aviation civile exonère „*les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public*“ de l'application des règles de droit commun à l'exception toutefois des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

Notons finalement que les modifications relatives à la définition et au champ d'application permettront de remédier aux incohérences du texte de la loi du 31 janvier 1948 précitée, qui inclut, parmi les dispositions pénales, les incriminations en cas de détournement d'aéronefs d'Etat ou celles relatives à leur sécurité ou navigabilité, tout en les ayant auparavant exclues du champ d'application.

b) *en ce qui concerne la création de taxes rémunératoires:*

L'article 7 de la loi du 31 janvier 1948 précitée prévoit la création de toutes prescriptions réglementaires possibles intéressant la navigation aérienne et notamment la création de taxes, redevances ou droits réglementaires dus en raison de l'utilisation des domaines et services publics affectés à la navigation ou à la circulation aérienne.

Le projet de loi propose de créer des taxes, redevances et droits perçus exclusivement en raison de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires ou dans l'intérêt de la sécurité ou de la sûreté de l'aéroport et de les qualifier comme taxes rémunératoires, à percevoir par l'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport, par opposition aux taxes fiscales, qui continueront d'être versés à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

La conversion de certaines de ces taxes, redevances et droits en taxes rémunératoires permettra en effet de créer une existence financière indépendante à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

En effet, l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 précitée assure, en vertu d'un contrat sur le développement, la mise en valeur et l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg, signé le 15 janvier 2003 avec l'Etat⁶, la gestion immobilière de l'aéroport de Luxembourg (à l'exception des installations techniques en rapport avec le transport aérien), met à disposition les terrains et bâtiments et preste des services en relation avec la sécurité et la sûreté du transport aérien. Le contrat prévoit par ailleurs que l'Etat rembourse les frais que l'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport dépense dans l'intérêt de l'élaboration et la mise en oeuvre du plan de sûreté de l'aéroport.

La modification proposée permet d'affecter dorénavant les montants recueillis directement à l'organisme précité. Ces montants, au lieu de transiter par le budget de l'Etat avant d'être versés sous forme de remboursements à l'organisme précité, entreront directement dans la comptabilité de ce dernier. L'organisme en question, qui est tenu, de par la loi, d'assurer la réalisation et l'exploitation des activités au moindre coût et à rechercher à améliorer l'efficacité et la productivité, pourra présenter une comptabilité objective et transparente des dépenses et recettes en matière d'infrastructures, de sécurité et de sûreté aéroportuaires.

En conséquence, l'actuel règlement grand-ducal du 25 avril 1994 déterminant les taxes aéroportuaires à l'aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application devra être modifié. Un avant-projet de règlement grand-ducal, abrogeant le règlement grand-ducal du 25 avril 1994 précité, se trouve actuellement en élaboration.

c) *en ce qui concerne le respect des trajectoires d'approche et de décollage des aéronefs à l'aéroport de Luxembourg:*

L'article 24 de la loi du 31 janvier 1948 prévoit les peines applicables à tout commandant qui aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté au moment du vol à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements.

Le projet de loi propose d'ajouter un nouvel article 28bis qui aura pour objet de faire respecter les couloirs d'approche et de décollage des aéronefs à l'aéroport de Luxembourg, couloirs que

⁵ Luftverkehrsgesetz, § 30 Abs. 1.

⁶ Règlement grand-ducal du 14 avril 2003 portant approbation du contrat sur le développement, la mise en valeur et l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg, signé le 15 janvier 2003 entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et lux-Airport S.A., Société de l'Aéroport de Luxembourg (Mém. A. No 72 du 23 mai 2003, p. 1121).

l'administration de l'Aéroport déterminera sur base de critères à arrêter dans un règlement grand-ducal, actuellement en voie d'élaboration.

L'espace aérien européen a été profondément réorganisé en 2001 afin que les mouvements aériens en nombre croissant puissent être écoulés de la meilleure façon. En tant que conséquence directe, plusieurs trajectoires de départ de l'aéroport de Luxembourg ont dû être légèrement déplacées pour pouvoir respecter les nouveaux points de connexion vers les voies aériennes. Ces couloirs sont étudiés par un groupe international dans le cadre des activités d' Eurocontrol qui laisse peu de marge de manoeuvre aux autorités luxembourgeoises, obligées de suivre les choix retenus sur le plan international.

Les circuits à altitudes différentes pour l'aviation commerciale et l'aviation civile ont été tracés en essayant d'éviter au maximum le survol des zones d'habitation. Les aéronefs doivent suivre les couloirs aériens de départ pour relier les points de raccordement avec les zones de contrôle étrangères. Ces couloirs présentent des étendues latérales variables en fonction des balises de navigation utilisées. Pour les cheminements à vue, touchant essentiellement l'aviation sportive, les aéronefs doivent suivre des circuits précis qui ont été aménagés de manière à éviter le plus possible les agglomérations. Ce même objectif a également été retenu pour les points d'attente qui permettent de maintenir les petits avions dans un espace défini afin de ne pas perturber le trafic aérien régulier prioritaire.

Toutes ces règles concernant les trajectoires à utiliser sont cependant vaines si leur manquement n'est pas sanctionné d'une façon adéquate.

Le projet de loi propose d'instaurer une sanction administrative à percevoir par l'administration, dont les modalités sont à déterminer par un règlement grand-ducal en élaboration, qui est censé remplacer le règlement grand-ducal du 25 avril 1994 sur les taxes aéroportuaires.

Le système proposé par le nouvel article 28bis se veut plus efficace et flexible que la répression pénale préconisée par l'article 28. En introduisant une sanction administrative qui pourra être prononcée à l'encontre de chaque commandant ou exploitant d'aéronef qui ne respecte pas les couloirs d'approche et de décollage fixés, on touche de façon égale les aéronefs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg et ceux immatriculés à l'étranger. Afin de préserver un maximum de possibilités pour encaisser la sanction administrative, l'avant-projet de règlement grand-ducal prévoit que le commandant de bord est déclaré solidairement responsable avec l'exploitant de l'aéronef en cause du paiement de l'amende. En cas de non-paiement, le directeur de l'administration de l'Aéroport pourra interdire l'atterrissage ou le décollage non seulement à l'encontre du commandant de bord, mais également à l'encontre de tous les aéronefs qui volent au nom de l'exploitant.

d) *en ce qui concerne le problème de l'alcoolisme à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé:*

L'article 28 de la loi du 31 janvier 1948 prévoit les peines applicables à toute personne qui pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiant ou qui se met dans cet état pendant la navigation. Cet article ne traite cependant que le cas de figure du passager en état d'ivresse ou sous influence de stupéfiant et fait une impasse sur toutes les autres personnes qui sont employées dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ou qui y circulent en vertu d'un autre chef et qui sont en contact étroit avec les aéronefs et les engins et outils nécessaires à la navigation aérienne.

Par ailleurs, il semble logique que, si le problème de l'alcoolisme fait l'objet d'une réglementation en ce qui concerne la circulation sur les voies publiques, cette problématique doit également trouver son application en ce qui concerne l'accès et la circulation à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport où les conséquences d'un incident ou accident risquent d'être autrement plus graves, tant sur le plan humain que sur le plan matériel.

L'article 28bis se propose de reprendre, sous réserve de quelques modifications en vue de l'adaptation au milieu aéroportuaire, la formulation de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, pour sauvegarder un parallélisme des formes et pour bénéficier au maximum des expériences recueillies avec ce texte venu à maturité.

Ainsi, à l'instar du paragraphe 1er de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le premier paragraphe du projet d'article 28bis, rassemble tous les cas de figure où une personne accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé, dans le cadre de l'exercice de ses fonctions,

tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver cet exercice ou qui n'est, de façon générale, pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire. Le deuxième paragraphe traite de toutes les configurations d'influence d'alcool, en faisant la distinction entre contraventions et peines de police.

Les examens pratiqués sont identiques à ceux prescrits par la loi modifiée du 14 février 1955 précitée et sont effectués par les membres de la police grand-ducale conformément aux dispositions de l'article 12.

Il existe par rapport à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée deux différences: les taux ont été sensiblement abaissés et les membres du personnel navigant sont soumis à un taux d'alcool particulièrement restrictif.

En effet, en parcourant les manuels d'exploitation des différentes compagnies aériennes installées au Luxembourg, on peut constater que tous les opérateurs se réfèrent au taux d'alcoolémie de 0,2 promille et suivent ainsi à la lettre les dispositions de référence du code JAR-OPS (point 1.085 (e) du chapitre „responsabilités de l'équipage“). Au vu du fait que l'alcool et les narcotiques ont un effet renforcé en raison de la différence de pression atmosphérique perçue à bord d'un aéronef et en vertu des lourdes responsabilités à charge du pilote et de tout membre de l'équipage durant l'exercice de ses fonctions, le taux d'alcoolémie de 0,2 promille doit constituer le plafond maximal à ne pas dépasser. La loi prévoit que les sanctions pénales peuvent être assorties de mesures administratives tendant à suspendre ou restreindre les droits découlant des licences, certificats et autres autorisations accordés par la Direction de l'Aviation Civile. Les modalités de ces sanctions administratives sont déterminées par règlement grand-ducal. Les dispositions afférentes se trouvent intégrées dans le projet de règlement grand-ducal concernant les licences „JAR-FCL“, sous la section G, articles 24 et suivants.

e) *quant à l'abolition de la peine de mort et des travaux forcés:*

Le projet de loi permet de profiter de l'occasion pour supprimer dans le texte original, à l'article 31, les références à la peine de mort et aux travaux forcés.

II) Quant aux modifications de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

En vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 1975, l'administration de l'Aéroport a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport de Luxembourg, sous réserve toutefois des missions de gestion et d'exploitation de l'aéroport qui ont été transmises à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 précitée.

L'administration de l'Aéroport est l'autorité compétente en matière d'octroi des autorisations d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg⁷.

Dans le cadre de l'octroi des autorisations d'accès, l'administration de l'Aéroport saisit le service de contrôle à l'aéroport de la police grand-ducale qui effectue une vérification des antécédents de chaque requérant sur une période minimale de 5 ans⁸. Le résultat de la vérification des antécédents est transmis à l'administration de l'Aéroport sous forme d'avis motivé, comportant le cas échéant une information relative aux condamnations pénales du requérant, à une interdiction de certains droits civils et politiques ou à des doutes manifestes quant à la fiabilité ou à l'honorabilité du requérant. Sur base de cet avis et des éléments de motivation, l'administration de l'Aéroport décide d'octroyer ou de refuser l'autorisation d'accès à l'aéroport.

⁷ Voir article 6 du projet de règlement grand-ducal portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables (PV 36-03 du Conseil de Gouvernement du 30 juillet 2003, référence TRANSP 24/2003).

⁸ Voir article 5 du projet de règlement précité.

L'administration de l'Aéroport collecte des informations et données relatives aux éventuelles condamnations pénales des requérants. Ces informations, qui sont classées dans les dossiers des requérants, font l'objet d'un traitement et tombent de ce fait sous le champ d'application des dispositions de la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁹.

Conformément à l'article 8 de la loi du 2 août 2002 précité, le traitement de données relatives aux infractions, aux condamnations pénales ou aux mesures de sûreté ne peut être mis en oeuvre qu'en exécution d'une disposition légale.

Le projet d'ajout à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 1975 permet de remédier à cette situation précaire et pose la base légale pour le traitement de ces bases de données par l'administration de l'Aéroport, en conformité avec les obligations imposées par la loi du 2 août 2002 précitée.

L'ajout précité permet au projet de loi de se trouver en conformité avec l'article 8, paragraphe 2 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, qui dispose qu'il ne peut y avoir ingérence d'une autorité publique dans l'exercice du droit au respect de la vie privée et familiale que pour autant que cette ingérence est prévue par la loi et qu'elle constitue une mesure qui, le cas échéant est nécessaire à la sûreté publique.

III) Quant aux modifications 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

1. En ce qui concerne le chapitre relatif à la sûreté de l'aviation civile

a) Le programme national de sûreté en matière d'aviation civile

Le règlement CE No 2320/2002 du Parlement Européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile¹⁰, est entré en vigueur le 19 janvier 2003.

Son principal objectif est d'instaurer et de mettre en oeuvre des mesures et normes de base communes applicables en matière de sûreté aérienne. Pour réaliser cet objectif, chaque Etat membre doit adopter, dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur du règlement¹¹, un programme national de sûreté de l'aviation civile, destiné à garantir l'application des normes communes dans les différents domaines de l'aviation civile.

L'idée d'un programme national de sûreté de l'aviation civile n'est pas nouvelle. En effet, l'annexe 17¹² de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago prévoyait l'établissement d'un tel programme par les Etats signataires et le Document 30 de la Convention Européenne de l'Aviation Civile (CEAC)¹³ émettait une recommandation semblable, de sorte que certains des 15 Etats membres disposaient déjà, avant l'entrée en vigueur du règlement CE No 2320/2002 précité, d'un programme national de sûreté, sous une forme ou une autre.

Le législateur luxembourgeois a reconnu l'importance d'un tel programme national dans la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée, à l'article 15, qui prévoit que „... la protection des opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite fera l'objet d'un programme national de sûreté qui sera défini par règlement grand-ducal ...“.

Avant d'entamer la discussion sur le „background“ indispensable à l'établissement et à la prise d'effet d'un tel programme national de sûreté, il convient de poser la question de savoir si la forme juridique prévue pour le programme national de sûreté est la mieux adaptée pour atteindre les objectifs fixés.

⁹ Mém. A-No 91 du 13 août 2002, p. 1835.

¹⁰ Publié au JO L355/1 du 30 décembre 2002.

¹¹ A savoir le 19 avril 2003.

¹² Annexe 17, Chapitre 3, article 3.1.1.

¹³ Organisation européenne, à laquelle font partie les autorités de l'aviation civile de presque 40 Etats européens.

i) La forme juridique du programme national de sûreté

Selon le règlement CE No 2320/2002 précité, le programme national de sûreté de l'aviation civile est destiné à garantir l'application des normes de base communes et des mesures nécessaires pour la mise en oeuvre et l'adaptation technique des normes de base communes. Par normes de base communes, on entend les dispositions contenues à l'annexe du règlement CE No 2320/2002 précité et par mesures nécessaires pour la mise en oeuvre et l'adaptation techniques des normes de base communes, on entend les dispositions des règlements „d'exécution“ de la Commission. Un premier règlement „d'exécution“ CE No 622/2003 de la Commission du 4 avril 2003, fixant les mesures pour la mise en oeuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne¹⁴, est entré en vigueur le 19 avril 2003.

Selon l'article 2 du règlement CE No 622/2003 précité, le programme national de sûreté de l'aviation regroupe les règlements, pratiques et procédures mis en oeuvre de manière harmonisée par les Etats membres.

En effet, le programme national de sûreté se conçoit comme une sorte de manuel (classeur, fascicule ...) qui regroupe sous différents titres, chapitres, sections et paragraphes tous les aspects de la sûreté de l'aviation civile tels qu'organigrammes, compétences, organisation, mesures préventives, plans d'action, plans types sûreté aéroportuaire et compagnie aérienne, gestion de la riposte, guides complémentaires ...

Même si l'élaboration et la mise en oeuvre du programme national de sûreté peut, le cas échéant, s'accompagner d'une intervention du législateur¹⁵, il est peu souhaitable que le programme entier fasse l'objet d'un règlement grand-ducal.

Plusieurs arguments plaident en faveur de cette position:

1. Depuis les évènements de septembre 2001, on sait que la matière de la sûreté de l'aviation civile est susceptible de connaître de profonds changements, le plus souvent commandés par une très grande urgence, à laquelle la procédure d'élaboration de règlement grand-ducal n'est pas toujours en mesure de répondre.
2. Le règlement CE No 2320/2002 précité sera complété par des règlements dits „d'exécution“ de la Commission destinés à fixer les mesures pour la mise en oeuvre des règles de base. Ces ajouts devront être respectés à niveau national dans les délais les plus brefs¹⁶. Une fois encore, la technique par voie de modification du règlement grand-ducal ne semble pas être la mieux adaptée.
3. L'outil juridique du règlement grand-ducal, dont le respect et l'opposabilité passent nécessairement par une publication au Mémorial A, ne semble pas non plus garantir le caractère secret et confidentiel de certaines dispositions des règlements „d'exécution“, tel que préconisé expressément par l'article 8 du règlement CE No 2320/2002 précité. L'article 3 du règlement CE No 622/2003 précité prévoit encore que „ces spécifications sont secrètes et ne sont pas publiées“. Les institutions européennes se basent sur les exceptions prévues à l'article 4 du règlement CE No 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission¹⁷ en vertu duquel les institutions peuvent refuser l'accès à un document. L'article 9 de ce même règlement prévoit que les Etats membres prennent les mesures nécessaires en vue d'assurer le respect de l'exception prévue à l'article 4; mais cette question n'a actuellement pas encore été résolue par le législateur luxembourgeois¹⁸.
4. L'adoption du programme national de sûreté sous forme de règlement grand-ducal risque encore de causer des problèmes du point de vue „qualité légistique“. En effet, certaines dispositions du programme national seront tirées de textes législatifs existants, parfois de valeur législative supérieure¹⁹, parfois de force obligatoire identique ou inférieure. Or, les dispositions du programme national de sûreté, sous forme de règlement grand-ducal, qui reprennent des extraits de textes ayant

14 Publié au JO L89/9 du 5 avril 2003.

15 Voir à ce sujet le projet de règlement grand-ducal portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables (TRANSP. 24/2003).

16 Voir à ce sujet le règlement CE No 622/2003 de la Commission du 4 avril 2003, entré en vigueur le 19 avril 2003.

17 Publié au JO L1145/43 du 31 mai 2001.

18 Voir à ce sujet, le projet de loi relative à la classification de pièces et aux habilitations de sécurité, Dossier No 5134.

19 Par exemple les compétences des agents de la police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes en matière de contrôles de sûreté, provenant de la loi du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne.

force législative obligatoire supérieure, ne sont non seulement superflues, comme formant double emploi, mais elles risquent de dénaturer le texte normatif. En effet, lorsque l'auteur d'un texte reproduit, même fidèlement, une disposition de force obligatoire, il agit comme s'il était compétent pour arrêter ou modifier la norme supérieure reproduite. Ainsi, les dispositions du programme national de sûreté reproduisant des textes avec force obligatoire identique sont à éviter, car elles risquent d'aboutir à des confusions et peuvent engendrer des véritables modifications „cachées“ (même non intentionnelles) des textes existants, en raison de la règle de la primauté du texte le plus récent.

5. Finalement, il ne faut pas oublier que le programme national de sûreté de l'aviation civile est supposé contenir, d'après la définition donnée par le règlement CE No 2320/2002 précité, les normes de base communes énoncées à l'annexe et les dispositions des règlements d'exécution. Si le programme national de sûreté de l'aviation civile devait revêtir la forme de règlement grand-ducal, il reprendrait de facto pour une très grande partie des dispositions d'ores et déjà arrêtées dans les règlements communautaires, qui, par définition, sont directement applicables dans l'ordre interne. Or, dans tout texte national, il y a lieu d'omettre les dispositions qui n'ont d'autre objet que de rappeler une disposition de force obligatoire supérieure, comme le règlement communautaire, soit en le reproduisant, soit en le paraphrasant. La Cour de Justice des Communautés Européennes²⁰ a d'ailleurs condamné une telle reproduction au motif que ce procédé crée une équivoque en ce qui concerne tant la nature juridique des dispositions communautaires applicables que le moment de leur entrée en vigueur.

En conclusion, la solution d'un programme national de sûreté sous forme de règlement grand-ducal n'est pas opportune et la référence actuelle dans le texte législatif est à modifier.

A l'instar d'autres Etats membres de l'UE (Allemagne, Autriche, France), le programme national de sûreté devrait apparaître sous forme d'un recueil de textes qui seront régulièrement mis à jour, textes qui se limitent à rappeler la législation existante en la matière et qui déterminent clairement la distribution des responsabilités et tâches des différents acteurs et qui seraient distribués à un nombre déterminé et restreint de personnes et organismes.

Pour attribuer une valeur officielle au texte, il est proposé de faire approuver le texte par le Ministre ayant dans ses attributions les transports aériens.

ii) l'autorité compétente

En vertu de l'article 5.2. du règlement CE précité, chaque Etat membre désigne une autorité compétente qui est chargée de coordonner et de contrôler la mise en oeuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile²¹.

Cette autorité compétente, encore appelée „autorité appropriée“, est responsable de l'application, de la coordination et de la surveillance du programme national de sûreté de l'aviation civile. La justification d'une telle désignation est tirée du fait que plusieurs parties, organes et organismes interviennent dans la mise en oeuvre des mesures de sûreté au niveau national et qu'il est donc nécessaire de désigner une autorité compétente unique. Comme chaque Etat membre est cependant libre de décider de la structure interne de son administration, l'autorité compétente peut déléguer une partie ou la totalité de son autorité à une autre entité, publique ou privée²².

Dans la constellation actuelle, quelle sera cette autorité?

En vertu de l'article 1er, 1) du règlement grand-ducal du 26 octobre 2001 déterminant les attributions, la composition et le mode de fonctionnement du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile, ce dernier est chargé „... de faire élaborer un programme national de sûreté de l'Aviation Civile en application des règlements et recommandations provenant d'organismes internationaux tels que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, la Conférence Européenne de l'Aviation Civile et l'Union Européenne et d'en assurer régulièrement la mise à jour ...“.

²⁰ Aff. NO 39/72.

²¹ Voir l'article 3.1.2 de l'annexe 17 de la Convention relative à l'aviation civile internationale qui prévoit la désignation d'une autorité compétente et le Document 30 de la CEAC émet une recommandation semblable.

²² Précision qui a été apportée par le service juridique de la Commission lors d'une réunion du Comité de Sûreté de l'Aviation Civile à Bruxelles.

S'il existe donc un organe chargé de l'élaboration du programme national de sûreté et de sa mise à jour, aucune disposition législative ne détermine l'autorité chargée de coordonner et de contrôler la mise en oeuvre du programme.

Cette compétence pourrait, en théorie, être assumée par la Direction de l'Aviation Civile qui est actuellement chargée non seulement d'examiner les plans de sûreté que les transporteurs aériens sont tenus de lui remettre sur la conformité avec le programme national de sûreté en vue de leur approbation ou acceptation²³, mais également d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile ainsi que de veiller au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique en conformité avec la législation et la réglementation nationale et internationale²⁴.

L'avantage de cette solution consiste par ailleurs dans le fait qu'il y aura une séparation entre l'organe qui élabore le programme national de sûreté et celui qui contrôle sa mise en oeuvre.

En tout état de cause, il faut toujours garder à l'esprit que l'Etat membre est seul responsable en cas de non-application des règles internationales (communautaires) obligatoires.

b) Les plans de sûreté des aéroports et des transporteurs aériens

En vertu de l'article 5.4. du règlement CE No 2320/2002 précité, les aéroports et tous les transporteurs aériens agissant à partir du territoire luxembourgeois établissent des plans de sûreté des aéroports et des transporteurs aériens, destinés à répondre aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

Ces plans sont soumis pour approbation à l'autorité compétente qui en assure la surveillance.

La Direction de l'Aviation Civile, qui est chargée d'approuver les plans de sûreté des transporteurs aériens, en assure donc également la surveillance.

La particularité luxembourgeoise:

- au niveau de la terminologie: afin d'éviter une confusion au niveau de la terminologie, on ne parle plus de programmes de sûreté, mais de plans de sûreté;
- non seulement l'aéroport et les transporteurs aériens seront tenus d'élaborer des plans de sûreté, mais également tout autre opérateur aérien ou aéroportuaire qui assure des fonctions de sûreté ou qui intervient dans l'exécution ou la mise en oeuvre des mesures de sûreté aéroportuaires ou aériennes.

Ces plans de sûreté ne figureront pas comme des corps autonomes de règles, mais ils constituent la mise en oeuvre des règles comprises dans le programme national de sûreté et de l'éventuelle réglementation luxembourgeoise complémentaire au programme.

c) Le programme de contrôle de qualité

L'élaboration seule du programme national de sûreté et les meilleures volontés du monde ne sauraient cependant garantir l'exécution correcte des mesures préconisées. Il convient nécessairement d'instituer des contrôles, qui se matérialisent par l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme national de contrôle de qualité et d'un programme national de formation (voir sous le point d)).

En vertu de l'article 5.3. du règlement CE No 2320/2002 précité, l'Etat membre demande, dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur du règlement²⁵, à son autorité compétente, à savoir à la Direction de l'Aviation Civile, de se charger de l'élaboration et de la mise en oeuvre d'un programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile.

²³ Article 15 de la loi du 19 mai 1999 précitée.

²⁴ Article 17, 3° de la loi du 19 mai 1999 précitée.

²⁵ A savoir le 19 juillet 2003.

Le programme national de contrôle de la qualité est supposé contenir toutes les mesures nécessaires au suivi du contrôle de qualité en vue d'une évaluation régulière de la mise en oeuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile, ainsi que des politiques sur lesquelles il se fonde. Le règlement CE No 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrête d'ailleurs les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile²⁶.

En vertu de l'article 3 du règlement CE NO 1217/2003 précité, l'autorité compétente, à savoir la Direction de l'Aviation Civile, doit se voir conférer des pouvoirs d'exécution suffisants afin de garantir l'efficacité du programme national de sûreté, le cas échéant par l'établissement de sanctions à l'encontre des sociétés et entités visées du programme national de sûreté qui ne respectent pas leurs obligations.

L'intervention du législateur et du pouvoir politique seront indispensables pour attribuer à la Direction de l'Aviation Civile les pouvoirs d'exécution nécessaires pour remplir cette tâche du contrôle de la qualité, tant au niveau juridique qu'au niveau fonctionnel (effectifs humains, budget etc.).

En vertu de l'article 6 du règlement CE No 1217/2003 précité, l'Etat membre soumet annuellement à la Commission un rapport sur les mesures prises au regard des obligations en matière de contrôle de la qualité et sur la situation en matière de sûreté de l'aviation dans les aéroports situés sur leur territoire. Ce rapport – dont le premier est dû pour fin février 2004 –, sera également rédigé par la Direction de l'Aviation Civile.

La même remarque s'impose lorsque le règlement CE No 1217/2003 précité exige que chaque Etat membre prenne les mesures qui s'imposent pour qu'un nombre suffisant de contrôleurs soient disponibles pour assurer l'ensemble des activités ayant trait au contrôle de conformité.

La Direction de l'Aviation Civile est actuellement pourvue de moyens juridiques pour faire face aux tâches prévues par le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile: en effet, l'article 18 de la loi du 19 mai 1999 précitée prévoit notamment que la Direction de l'Aviation Civile peut confier les contrôles et inspections à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société spécialisée.

Le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile sera arrêté par le Ministre, qui pourra préalablement demander l'avis du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile.

Afin de rendre cohérent le texte des articles 15 et 16, il convient de remplacer, à l'article 16 de la loi du 19 mai 1999 précitée, les références faites à la Direction de l'Aviation Civile par des références au Ministre. En effet, le Comité National de Sûreté n'assiste pas la Direction de l'Aviation Civile, membre permanent du comité, mais il assiste le Ministre et le conseille dans toutes les questions de mise en oeuvre des dispositions internationales et toutes les autres questions relatives à la sûreté de l'aviation civile²⁷.

A côté du contrôle au niveau national effectué par la Direction de l'Aviation Civile conformément aux dispositions du programme national de contrôle de la qualité, la Commission Européenne peut effectuer²⁸ des inspections pour contrôler l'application du règlement CE No 2320/2002 par les Etats membres. Le règlement CE No 1486/2003 de la Commission du 22 août 2003²⁹ définit les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et prévoit notamment la coopération des Etats membres par une participation de contrôleurs nationaux, les critères de qualification applicables aux inspecteurs de la Commission, les règles de conduite des inspections, etc. La collaboration de la Direction de l'Aviation Civile sera de nouveau sollicitée, tant pour assurer le déroulement des inspections nationales que pour indiquer les contrôleurs nationaux qui participent aux inspections effectuées par la Commission dans les autres Etats membres.

²⁶ Publié au JO L1169/44 du 8 juillet 2003.

²⁷ Voir article 1er du règlement du 26 octobre 2001 précité.

²⁸ A partir du 19 juillet 2003.

²⁹ Publié au JO L213/3 du 23 août 2003.

d) *Le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile*

En vertu de l'article 5.5. du règlement CE No 2320/2002 précité, l'autorité compétente se charge de l'élaboration et de la mise en oeuvre du programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile, destiné à assurer l'efficacité du programme national de sûreté.

Le projet de la loi délègue cette tâche à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 précitée.

Le programme national de formation est arrêté par le Ministre qui pourra préalablement demander l'avis du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile.

La Direction de l'Aviation Civile, en tant qu'autorité compétente chargée de coordonner et de contrôler la mise en oeuvre du programme national de sûreté assurera la surveillance de la mise en oeuvre du programme national de formation.

Conclusions

Les différents programmes sont interdépendants.

Les plans de sûreté particuliers et les programmes de contrôle de qualité et de formation doivent être conformes au programme national de sûreté.

Le projet de loi essaie de proposer une structure juridique qui évite qu'un même organe soit confronté à remplir les tâches d'élaboration et de mise en oeuvre et celles relatives au contrôle de la mise en oeuvre des mesures (principe des „quatre yeux“).

Les tableaux récapitulatifs qui suivent permettent de reprendre les explications fournies sur les pages précédentes sous une forme synthétisée.

	<i>Elaboration</i>	<i>Décision</i>	<i>Mise en oeuvre</i>	<i>Coordination et contrôle de la mise en oeuvre</i>
<i>Programme national de sûreté de l'aviation civile</i>	Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile	Ministre ayant dans ses attributions les transports aériens	Organismes et entités visés	Direction de l'Aviation Civile
<i>Programme national de formation</i>	Organisme désigné sous l'art. 2 de la loi du 26.7.2002	Ministre, sur avis du CNSAC (facultatif)	Organismes et entités visés	Direction de l'Aviation Civile
<i>Programme national de contrôle de la qualité</i>	Direction de l'Aviation Civile	Ministre, sur avis du CNSAC (facultatif)	Direction de l'Aviation Civile	Commission Européenne
<i>Plan de sûreté de l'aéroport</i>	Organisme désigné sous l'art. 2 de la loi du 26.7.2002	Direction de l'Aviation Civile, sur avis du CNSAC (facultatif)	Organisme désigné sous l'art. 2 de la loi du 26.7.2002	Direction de l'Aviation Civile
<i>Plans de sûreté particuliers</i>	Opérateurs aériens et aéroportuaires	Direction de l'Aviation Civile, sur avis du CNSAC (facultatif)	Opérateurs aériens et aéroportuaires	Direction de l'Aviation Civile

La Direction de l'Aviation Civile collecte des informations et données relatives aux éventuelles condamnations pénales des requérants. Ces informations, qui sont classées dans les dossiers individuels des requérants, font donc l'objet d'un traitement et tombent de ce fait sous le champ d'application des dispositions de la loi du 2 août 2002 précitée.

Or, en vertu de l'article 8 de la loi du 2 août 2002 précité, le traitement de données relatives aux infractions, aux condamnations pénales ou aux mesures de sûreté ne peut être mis en oeuvre qu'en exécution d'une disposition légale.

Le projet d'ajout d'un nouveau paragraphe 4 à l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée permet de remédier à cette situation précaire et pose la base légale pour le traitement de ces bases de données par la Direction de l'Aviation Civile, en conformité avec les obligations imposées par la loi du 2 août 2002 précitée.

**IV) Quant aux modifications de la loi du 26 juillet 2002
sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

(a) L'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 subit deux modifications n'affectant pas le fond du texte.

Le législateur luxembourgeois avait prévu, à l'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 portant sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, que les prescriptions relatives à l'ensemble des aspects de sûreté et de sécurité de l'enceinte et des installations seront fixées par un règlement grand-ducal délimitant en particulier les zones de sécurité et arrêtant les conditions d'accès à ces zones.

Le projet propose d'enlever le bout de phrase se rapportant à „*un règlement grand-ducal qui délimitera en particulier des zones de sécurité et arrêtera les conditions d'accès à ces zones*“.

En effet, il n'est pas opportun d'y référer de façon expresse, d'autant plus qu'un projet de règlement grand-ducal portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables³⁰, vient d'être déposé. Ce projet de règlement grand-ducal n'a cependant pas vocation à être exhaustif en ce qui concerne les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à l'exploitation aéroportuaire. On peut légitimement s'attendre à ce qu'une nouvelle intervention législative soit nécessaire afin de réglementer, par exemple, les obligations en matière de sûreté incombant aux différents intervenants aériens et aéroportuaires.

(b) L'article 2 de la même loi est complété par l'intitulé exact de la loi du 19 mai 1999.

*

³⁰ PV du Conseil de Gouvernement No 26-03 du 30 juillet 2003, dossier TRANSP. 24/2003.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

En ce qui concerne la structure, le projet de loi est subdivisé en 6 chapitres (en suivant l'ordre chronologique des textes sujets à modification):

- chapitre 1: La réglementation de la navigation aérienne
- chapitre 2: L'administration de l'Aéroport
- chapitre 3: La sûreté de l'aviation civile
- chapitre 4: La Direction de l'Aviation Civile
- chapitre 5: L'aéroport de Luxembourg

ad article 1er

1) La définition d'aéronef d'Etat comprend les aéronefs militaires et les autres aéronefs appartenant à l'Etat ou mis à sa disposition et affectés exclusivement à une mission d'intérêt public. La nouvelle définition vise plus particulièrement à couvrir le cas de figure actuel de l'hélicoptère opérant pour compte de la police grand-ducale, et elle permet également d'envisager d'autres cas de figure futurs où l'Etat disposerait lui-même d'un aéronef (visites d'Etat, aides humanitaires, refoulement ou rapatriement d'étrangers ...).

2) Le champ d'application de la loi est étendu aux aéronefs d'Etat. Il est toutefois clair qu'en raison des impératifs de sûreté et d'urgence l'application des mesures d'exécution des principes légaux en place devra pouvoir être aménagée de sorte qu'il convient de prévoir la possibilité de déroger à certaines règles moyennant règlement grand-ducal. Ces mesures doivent cependant respecter deux limites: d'un côté elles doivent limiter au strict minimum nécessaire les entraves possibles à l'aviation en général; d'un autre côté, elles ne pourront aller à l'encontre des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

3) Une partie des taxes, redevances et droits perçus sur base de cet article seront désormais considérés comme taxes rémunératoires. Il s'agit des montants prélevés en vue de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires ou perçus dans l'intérêt de la sécurité ou de la sûreté de l'aéroport. Un règlement grand-ducal déterminera ces taxes rémunératoires qui seront directement attribuées à l'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport. En aucun cas, la taxe unitaire à mettre en compte dans cette dernière ne pourra cependant dépasser le montant de 25.000 euros.

4) L'administration de l'Aéroport de Luxembourg proposera les trajectoires à utiliser pour l'approche ou le décollage des aéronefs à l'Aéroport de Luxembourg qui seront déterminées par voie de règlement grand-ducal. En cas de non-respect de ces trajectoires ou des instructions données par les agents en charge de l'approche et du décollage, une amende administrative pourra être perçue par l'administration de l'Aéroport. Les modalités d'application de l'amende et le montant seront déterminées par règlement grand-ducal.

5) L'article 28bis nouveau s'applique à toute personne qui exerce ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport et qui y accède ou circule en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver l'exercice de ses fonctions ou de rendre dangereux le séjour à l'intérieur de ces zones ou qui n'est pas en possession des qualités physiques pour y exercer ses fonctions. La rédaction de l'article 28bis nouveau se rapproche étroitement de celle de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le paragraphe 1er de l'article 28bis propose de regrouper tous les autres cas de figure tels que consommation de drogues ou de médicaments susceptibles d'altérer les facultés physiques et psychiques. Les peines retenues sont celles qui sont usuellement prévues par le droit pénal en matière de délits: la peine d'emprisonnement peut aller de 8 jours à 3 ans et l'amende de 63 à 1.250 euros.

Le paragraphe 2 traite des personnes visées au paragraphe 1er qui présentent respectivement des signes d'influence d'alcool manifestes ou un taux d'alcool d'au moins 0,8 g par litre de sang. Le paragraphe 3 envisage les cas de figure où le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g par litre de sang: dans ce cas, est appliqué une simple peine de police, sous forme d'amende de 25 à 250 euros. Le personnel navigant (crew) est soumis à des conditions particulièrement restrictives: le taux d'alcool toléré n'est que de 0,2 g

par litre de sang et les peines pénales prononcées peuvent être assorties de mesures administratives à prendre par la Direction de l'Aviation Civile. Le cas de récidive est prévu: toute nouvelle contravention commise dans un délai de 3 ans d'une condamnation antérieure prononcée pour une infraction similaire et devenue irrévocable, est punie des peines délictuelles prévues au paragraphe 1er.

Les paragraphes 3 et 5 font référence explicite aux dispositions de l'article 12, paragraphes 3, 6 et 7 de la loi du 14 février 1955 en ce qui concerne les examens à effectuer, les appareils utilisés et les modalités des examens.

Le paragraphe 4 traite du cas d'un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues ou de substances médicamenteuses, susceptible de pouvoir rendre dangereux le séjour à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg.

6) Les travaux forcés sont remplacés par la réclusion et la référence notamment à la peine de mort est supprimée pour être remplacée par la réclusion. Cette modification fait suite à l'évolution du droit pénal en matière criminelle. En effet, la peine de mort a été supprimée au Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 20 juin 1979 portant abolition de la peine de mort, suppression confirmée par un amendement à la Constitution adopté le 29 avril 1999 qui stipule en son article 18 que la peine capitale ne peut être réintroduite.

ad article 2

Le nouvel alinéa 2 de l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 1975 autorise l'administration de l'Aéroport, dans les limites et conditions prévues par la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, plus précisément par la loi du 8 août 2002 sur la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, à collecter, à utiliser et à traiter de telles données dans le cadre des vérifications des antécédents.

ad article 3

L'article 15 pose le cadre juridique pour l'élaboration, la mise en oeuvre, la coordination et le contrôle du programme national de sûreté. Cet objectif a été décrit en détail au droit des considérations générales de l'exposé des motifs.

1) Le programme national de sûreté est destiné à contenir toutes les mesures et procédures appliquées pour protéger les opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite. Le programme national de sûreté est élaboré par le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile et arrêté par le Ministre.

2) La Direction de l'Aviation Civile est chargée de coordonner et de contrôler la mise en oeuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile et des plans de sûreté en relation avec le programme national de sûreté.

3) En vue de les approuver comme étant conformes au programme national de sûreté, la Direction de l'Aviation Civile vérifie les plans suivants:

- le plan de sûreté que l'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport est tenu d'élaborer et de mettre en oeuvre dans le cadre du plan global de sûreté et de sécurité de l'aéroport (le plan de sûreté de l'aéroport étant parti intégrante du plan global de sûreté et de sécurité de l'aéroport);
- les plans de sûreté que les transporteurs aériens sont tenus d'élaborer et de mettre en oeuvre conformément au programme national de sûreté;
- les plans particuliers de sûreté que les autres opérateurs aériens et aéroportuaires élaborent et mettent en oeuvre dans la mesure où ils assument des tâches en matière de sûreté.

Il est sous-entendu que l'obligation incombant aux différents intervenants d'élaborer des programmes et des plans de sûreté comporte également celle de mettre régulièrement à jour les programmes et plans, de façon à en assurer la conformité avec la législation en vigueur.

La Direction de l'Aviation Civile peut dans tous les cas demander l'avis du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile.

4) La Direction de l'Aviation Civile est chargée d'élaborer le programme national de contrôle de qualité permettant de contrôler l'application et la mise en oeuvre du programme national de sûreté. Le programme de qualité est arrêté par le Ministre et les modalités d'exécution y relatives sont déterminées par règlement grand-ducal.

5) L'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport est chargé d'élaborer le programme national de formation. Ce programme est arrêté par le Ministre et la mise en oeuvre est surveillée par la Direction de l'Aviation Civile.

ad article 4

Le paragraphe 1 de l'article 16 se trouve modifié en ce sens que le comité a pour mission non plus d'assister la Direction de l'Aviation Civile, qui y est d'ailleurs représentée de façon permanente, mais d'assister le Ministre dans la mise en oeuvre des dispositions internationales sur le plan national et de conseiller de façon générale sur toutes les autres questions relatives à la sûreté de l'aviation civile. L'avis du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile peut être demandé par le Ministre avant d'arrêter les programmes prévus à l'article 15 de la loi précitée.

ad article 5

1) Le nouveau paragraphe 3 constitue la base légale pour adopter le règlement grand-ducal qui détermine les conditions relatives à l'immobilisation de l'aéronef ou à l'interdiction de l'exercice des privilèges en relation avec l'aéronef, lorsque la Direction de l'Aviation Civile (ou les inspecteurs diligents par elle) constate que l'aéronef présente une ou plusieurs déficiences techniques graves, susceptible de mettre en danger la navigabilité de l'appareil.

2) Le nouveau paragraphe 4 de l'article 17 autorise la Direction de l'Aviation Civile, dans les limites et conditions prévues par la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, plus précisément par la loi du 8 août 2002 sur la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, à collecter, à utiliser et à traiter de telles données.

ad article 6

1) L'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 dans sa nouvelle rédaction ne comporte plus le bout de phrase commençant par „notamment ...“ qui a pour effet de réduire la portée de la disposition plutôt que d'y conférer la flexibilité voulue par les auteurs.

2) La deuxième modification de la loi du 26 juillet 2002, article 2, permet de rectifier dans le texte initial la référence inhérente à une loi „précitée“ sans que dans les dispositions qui précèdent il est déjà fait mention de cette loi. Voilà pourquoi il convient de mentionner l'intitulé exact: „Loi du 19 mai 1999 ...“

5273/01

N° 5273¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg,
 - b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
 - c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile,
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL

**DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(9.2.2004)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous saisir *d'un amendement gouvernemental* au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte de l'amendement avec une note justificative.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre aux Relations
avec le Parlement,
François BILTGEN*

*

L'article 1er du „Chapitre 1 – Réglementation de la navigation aérienne“ du projet de loi ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile,
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

est amendé comme suit:

„3°bis Un nouvel article 7bis est inséré, libellé comme suit:

„1. Le personnel de conduite d'avion et d'hélicoptère ainsi que les mécaniciens navigants doivent, en vue de l'exercice de cette activité, justifier de la qualification requise et être titulaires d'une licence.

Les personnes chargées de la formation afférente doivent justifier de la qualification professionnelle requise et être autorisées par la direction de l'aviation civile à effectuer cette formation.

2. Les critères de validité des licences ainsi que les conditions relatives à la qualification et à l'octroi, à la revalidation, au renouvellement, et au retrait ou au refus des licences et autorisations prévues par le paragraphe premier 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.“ “

„3°ter Un nouvel article 11bis est inséré, libellé comme suit:

„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 interne peuvent être publiées en langue anglaise.“ “

*

NOTE JUSTIFICATIVE

Le secteur de l'aviation civile est un secteur en forte croissance. Ainsi l'évolution et le développement du transport aérien imposent des adaptations considérables pour tous les acteurs concernés du secteur. Cette évolution touche également le Luxembourg. En effet, il suffit de voir le nombre d'opérateurs aériens établis au Luxembourg, le nombre d'avions immatriculés au Luxembourg, ainsi que le nombre croissant de pilotes volant sur ces avions.

Le volet des licences du personnel navigant se trouve en pleine mutation ce qui ne va pas sans perturber le régime pratiqué jusqu'ici au Luxembourg. En effet, l'aviation civile luxembourgeoise ne connaît que le seul régime des licences de pilote privé et ne dispose pas d'un système aboutissant à la délivrance de licences luxembourgeoises de pilote professionnel ou pilote de ligne, mais recourt à la validation des licences étrangères en reposant sur les structures implantées dans les autres pays.

Selon l'article 32 a) de la Convention de Chicago et l'article 1.2.1 de son Annexe 1 „nul ne pourra exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications de la présente Annexe et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence devra avoir été délivrée par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou avoir été validée par cet Etat si elle a été délivrée par un autre Etat contractant.“

Sur le plan communautaire, le règlement CEE No 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et de procédure administrative dans le domaine de l'aviation civile a créé l'obligation pour les Etats membres „à ce que leurs autorités en matière d'aviation civile satisfassent aux conditions d'adhésion aux JAA“. En date du 11 septembre 1990 les „Arrangements de Chypre“ ont été signés et ont conduit en vue de l'harmonisation européenne à l'élaboration des codes

JAR (Joint Aviation Requirements) par les Autorités conjointes de l'Aviation (JAA – Joint Aviation Authorities), dont le code JAR-FCL (Flight Crew Licensing) traitant des licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, d'hélicoptère et des mécaniciens navigants.

En vue de transposer en notre droit national interne les dispositions du code JAR-FCL, le gouvernement a élaboré un projet de règlement grand-ducal réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. Ce projet a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat en date du 26 mars 2003.

Dans son avis du 13 janvier 2004, le Conseil d'Etat a remarqué qu'„étant donné que l'objet du projet de règlement est la création d'une profession, à savoir celle du personnel de conduite d'avion, cette matière est du domaine de la loi, conformément à l'article 11 de la Constitution“. En effet, les conditions d'accès à la profession de pilote constituent une restriction à la liberté du commerce et de l'industrie, matière étant du domaine réservé de la loi.

Pour éviter que le projet de règlement grand-ducal risque d'encourir la sanction de la non-application prévue par l'article 95 de la Constitution, le gouvernement entend suivre le Conseil d'Etat et tracer les principes directeurs concernant le système national des licences du personnel de conduite d'avion dans une disposition légale.

Afin de satisfaire à la réserve constitutionnelle et dans l'intérêt d'une consultation aisée de la législation, le gouvernement a décidé à compléter la loi de base en matière d'aviation civile, à savoir la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation aérienne. La loi de base de 1948 faisant actuellement l'objet d'une procédure de modification, le projet de loi y relatif ayant été déposé au greffe de la Chambre des Députés en date du 14 janvier 2004, le gouvernement entend mettre à profit la procédure déjà en cours, en complétant le projet de loi sous rubrique par le présent amendement.

Cet amendement poursuit deux objectifs.

Le premier objectif consiste à créer les principes légaux quant à l'accès à la profession de pilote et donc la création de licences professionnelles luxembourgeoises du personnel de conduite d'avion et d'hélicoptère ainsi que quant à la validité des licences et qualifications afférentes.

Le deuxième objectif poursuivi a trait au régime des langues. En effet, les dispositions de la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues ont créé l'obligation pour le gouvernement de traduire les règles internationales en langue française. Dans le domaine de l'aviation, la langue de travail est l'anglais et les règles internationales, rédigées en anglais, doivent être intégrées dans notre législation pour être applicables de façon obligatoire. Le Conseil d'Etat fait remarquer, à juste titre, qu'„une traduction en langue française (...) ne serait pas sans créer des problèmes d'interprétation et risquerait de nuire, le cas échéant, à la sécurité juridique“. Afin de faire droit à cette remarque la deuxième modification prévoit une dérogation à la prédite loi du 24 février 1984 en énonçant la possibilité pour le gouvernement de reprendre en droit national interne les règles techniques en matière aéronautique émises au niveau international, en utilisant à cet effet l'anglais usuellement retenu en la matière.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/02

N° 5273²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg,
 - b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
 - c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile,
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

**AVIS DE LA CHAMBRE DES FONCTIONNAIRES
ET EMPLOYES PUBLICS**

(8.3.2004)

Par dépêche du 22 décembre 2003, Monsieur le Ministre des Transports a demandé, sous „*le bénéfice de l'urgence*“, l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé. Le 4 février 2004, la Chambre a été saisie d'un „*projet d'amendement gouvernemental*“ au même projet.

A la lecture de l'exposé des motifs accompagnant le texte, il appert que le projet a pour but de modifier la législation relative à l'aviation civile sur plusieurs points, dont notamment:

- la définition des „*aéronefs d'Etat*“ et le champ d'application de la loi modifiée du 31 janvier 1948 concernant la navigation aérienne;
- la création de taxes rémunératoires;
- les trajectoires d'approche et de décollage;
- l'alcoolisme à l'intérieur des zones de sûreté;
- la mise en conformité de la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport avec celle du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel;
- la sûreté de l'aviation civile et la Direction de l'Aviation Civile;
- l'accès à la profession de pilote et les licences professionnelles luxembourgeoises y relatives.

Fidèle à sa ligne de conduite traditionnelle en la matière, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics limitera son avis aux quelques aspects du projet qui concernent plus particulièrement ses ressortissants.

Elle profite cependant de l'occasion pour rendre attentif à deux problèmes qu'elle estime d'intérêt général.

Le premier est celui des taxes rémunératoires. La Chambre est en effet d'avis que les taxes, redevances et autres droits perçus en vue de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires ou dans l'intérêt de la sécurité ou de la sûreté de l'aéroport, et qui seront refixés par règlement grand-ducal, ne doivent pas avoir un effet dissuasif et contre-productif, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas être tels qu'ils incitent les utilisateurs potentiels de l'aéroport à se tourner davantage encore vers des aéroports frontaliers.

Le deuxième problème se pose en relation avec le nouvel article 28bis, paragraphe 2, numéro 3, de la loi du 31 janvier 1948 concernant la navigation aérienne. D'après le texte proposé, il serait en effet permis au „*personnel navigant*“ d'avoir, même „*à bord de l'aéronef*“, un taux d'alcool pouvant aller jusqu'à 0,2 g par litre de sang.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics estime inacceptable une telle disposition alors surtout que le „*Code de la Route*“ fixe à zéro ledit taux pour les chauffeurs d'autobus et de taxis et que, selon l'exposé des motifs, „*l'alcool et les narcotiques ont un effet renforcé en raison de la différence de pression atmosphérique perçue à bord d'un aéronef*“!

Les autres dispositions du projet sous avis appellent les remarques qui suivent.

Chapitre 2 – L'Administration de l'Aéroport

Quant à la nouvelle disposition autorisant „*l'Administration de l'Aéroport ... à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires*“, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics tient à rappeler que ces missions ne sauraient évidemment être confiées qu'à des fonctionnaires assermentés.

Chapitre 3 – La sûreté de l'aviation civile

Eu égard au fait que l'Administration de l'Aéroport occupe des centaines de fonctionnaires répartis sur sept services différents, sans parler des agents de la Police Grand-Ducale et de l'Administration des Douanes et Accises qui y sont présents, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics estime indispensable d'adjoindre au Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile un délégué effectif ainsi qu'un suppléant représentant le personnel occupé à l'aéroport.

Chapitre 4 – La Direction de l'Aviation Civile

Même remarque que sub chapitre 2 en ce qui concerne la collecte et le traitement des données à caractère personnel.

Chapitre 5 – L'aéroport de Luxembourg

Renvoyant à ce qu'elle a écrit ci-avant sub chapitre 3 au sujet de la composition du Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile, la Chambre est d'avis que le personnel doit également être représenté auprès de l'organisme chargé des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg.

Finalement, il importerait aussi de demander l'avis du représentant du personnel occupé à l'aéroport en ce qui concerne la mission de l'Etat assumant la police de l'aéroport de Luxembourg.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se déclare d'accord avec le projet de loi lui soumis pour avis.

Ainsi délibéré en séance plénière le 4 mars 2004.

Le Directeur,
G. MULLER

Le Président,
E. HAAG

5273/03

N° 5273³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg,
 - b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
 - c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile,
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(25.3.2004)

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

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

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

- la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport;
- la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;
- la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

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

2. Le projet de loi prévoit les modifications suivantes:

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

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

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

Cet organisme jouira ainsi d'une existence financière indépendante;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En outre, l'article 12, § 1, de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile stipule que „l'accès des installations aéroportuaires peut être soumis à certaines conditions qui doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires et qui sont reprises au règlement grand-ducal édicté en vertu de l'article 1er de la loi du 26 juillet précitée“.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- d'éventuelles condamnations pénales;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

22. *Finally, the Chamber of Private Employees asks for what reason the Government intends to create a legal basis for the treatment of data relating to health and judicial data.*

According to the exposé des motifs, the Civil Aviation Directorate collects information and data relating to possible criminal convictions of applicants. It is not a question of data relating to health.

If, in the context of its mission, the Civil Aviation Directorate does not need data relating to health, the legal basis in question should also be limited to judicial data.

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

23. *It is a question of purely technical legislative adaptations that do not call for comment from the Chamber of Private Employees.*

5. Amendements gouvernementaux

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

The Chamber of Private Employees welcomes the fact that the Government is using the procedure of modification already in progress of the law modified on 31 January 1948 relating to the regulation of air traffic in completing the project of law ad hoc by an amendment which responds to this observation of the Council of State.

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

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

The Chamber of Private Employees estimates that it would be necessary to translate all the international texts in French language for the ordinary citizen, who does not necessarily master English sufficiently to understand them.

Given that it shares the point of view of the authors of the project and the Council of State, which is of the opinion that a translation in French language could create problems of interpretation and of legal security, the Chamber of Private Employees pronounces for a publication in the two languages, only the original text (English version) making faith.

*

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

Luxembourg, le 25 mars 2004

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/04

N° 5273⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg,
 - b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
 - c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile,
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

(16.4.2004)

Par lettre en date du 22 décembre 2003, notre chambre a été saisie du projet de loi ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport;
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'Aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile;
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

Un projet d'amendement gouvernemental relatif à ce projet nous est parvenu le 3 février 2003.

En matière de navigation civile, la sécurité et la sûreté des personnes, des biens et des infrastructures sont d'une importance primaire. Le défi consiste à trouver le meilleur compromis entre protection de la vie privée des acteurs sur l'aéroport et les mesures de sécurité et de sûreté à réaliser sur l'aéroport.

**Quant aux modifications de la loi modifiée du 31 janvier 1948
relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Ad article 1, point 3bis

De même que le Conseil d'Etat dans son avis du 13 janvier 2004 sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, notre chambre constate que l'objet de ce règlement est la création d'une profession, domaine réservé à la loi conformément

à l'article 11 de la Constitution. Les dispositions y relatives doivent donc être prises par une loi et non pas par règlement grand-ducal.

Ad article 1, point 3ter

Notre chambre s'oppose à la publication en anglais, en droit national interne, des règles internationales en matière aéronautique. Bien que le Conseil d'Etat remarque à juste titre „que la traduction en langue française ne serait pas sans créer des problèmes“, notre chambre est d'avis que pour pouvoir garantir un dialogue social ouvert en matière de sécurité de l'aviation civile, l'effort de traduire les règles techniques dans une langue maîtrisée par tous les partenaires sociaux se justifie. Malgré les problèmes de traduction et malgré le principe de la primauté du droit communautaire sur le droit national en cas de problèmes d'interprétation, l'Etat français a procédé à une traduction des règles en question.

Ad article 1, point 4

- L'exposé des motifs précise que „Toutes les règles concernant les trajectoires à utiliser sont cependant vaines si leur manquement n'est pas sanctionné d'une façon adéquate“. Se pose la question de savoir quelle est la sanction adéquate?

Faire payer une amende à l'exploitant d'aéronef pourra seulement être dissuasif lorsque le montant de l'amende équivaut au gain de temps, et implicitement d'argent, réalisé en cas de non-respect des trajectoires ou couloirs.

Nous demandons à ce qu'une fourchette des montants des amendes applicables soit intégrée dans le présent projet de loi, plutôt que dans un règlement grand-ducal pour des raisons de transparence.

Par ailleurs et tout en sachant que le commandant d'aéronef se trouve souvent sous la pression de l'exploitant de respecter les horaires, nous nous sommes demandé si le non-respect d'une trajectoire par le commandant d'un aéronef ne devrait pas avoir une influence sur sa licence de vol.

- Nous souhaitons également qu'il soit fait référence à la loi du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif pour ce qui concerne les moyens de recours contre cette sanction administrative.

**Quant à la modification de la loi modifiée du 27 juillet 1975
portant création de l'Administration de l'aéroport**

Ad article 2

Nous faisons référence à notre avis du 3 octobre 2003 sur le règlement grand-ducal du 23 décembre 2003, pris en exécution de la loi du 26 juillet 2003, portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'Aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables dans lequel nous nous sommes prononcés contre une vérification des antécédents au-delà des informations figurant sur l'extrait du casier judiciaire.

Le fait que l'extrait du casier judiciaire de chaque demandeur d'une autorisation d'accès soit contrôlé se justifie par l'impératif de la sûreté et de la sécurité, mais constitue en même temps un paradoxe par rapport au laxisme souvent constaté lors de l'accès dans une zone de sûreté. Il s'impose que spécialement les contrôles à l'entrée des bâtiments techniques, des hangars, soient effectués avec plus de rigueur qu'à l'heure actuelle.

En vertu du principe de la présomption d'innocence, nous nous opposons en particulier à ce que des doutes manifestes quant à la fiabilité ou à l'honorabilité suffisent pour refuser une carte d'accès.

Concernant les données de santé des demandeurs d'une carte d'accès, nous considérons que l'avis d'aptitude ou d'inaptitude au travail établi par le médecin du travail doit suffire comme information pour obtenir une carte d'accès.

- Conformément à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, l'Etat a chargé par règlement grand-ducal du 14 avril 2003 un organisme de droit privé, la société lux-Airport S.A., de la mission d'élaboration et de mise en œuvre d'un plan global de sécurité et de sûreté de l'aéroport. Ce règlement précise à l'article 12 que la société peut sous-traiter la mise en œuvre du plan de sécurité et de sûreté de l'aéroport, c'est-à-dire, également la mission de contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé.

Encore une fois, nous nous référons à notre avis du 3 octobre 2003 mentionné ci-dessus pour souligner que nous sommes toujours d'avis que les contrôles d'accès devraient uniquement être exercés par du personnel de l'Etat.

Quant aux modifications 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

Ad article 5, point 2

- Le projet de loi sous avis prévoit que la Direction de l'aviation civile, compétente pour accorder des licences aux transporteurs aériens, pour reconnaître les diplômes étrangers en matière d'aviation civile, pour effectuer l'immatriculation d'un aéronef etc., aura le droit de collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires des personnes faisant une demande d'autorisation, d'agrément ou de licence. Elle n'aura pas le droit de collecter, utiliser et traiter des données au-delà des données relatives à la santé et des données judiciaires, par opposition à l'Administration de l'aéroport!

Notre chambre se demande pour quelle raison l'Administration de l'aéroport obtient un pouvoir plus large de vérification des données personnelles que la Direction de l'aviation civile. Aux yeux de notre chambre, les mesures d'investigation sur le passé des personnes sont démesurées par rapport aux résultats de sécurité qui seront obtenus.

- Notre chambre aimerait connaître les arguments du gouvernement contre une dotation suffisante et de qualité en contrôleurs auprès de la Direction de l'aviation civile. Ces contrôleurs seraient responsables d'effectuer les inspections et contrôles qu'exige la réglementation de la part de la Direction de l'aviation civile et elle n'aurait plus à recourir à des experts étrangers. Nous nous exprimons contre un recours systématique à du personnel qualifié étranger ou à une société privée spécialisée.

Comme pour les cartes d'accès, nous considérons que l'avis d'aptitude ou d'inaptitude au travail établi par le médecin du travail doit être suffisant comme information pour obtenir une autorisation de la Direction de l'aviation civile.

Quant aux modifications de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

Ad article 6, point 1

En vertu de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg, l'Etat a l'obligation d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes à l'aéroport.

Nous tenons à rappeler que la délégation des ouvriers Luxair et l'OGB-L sont intervenus en 1996 auprès du ministère des Transports pour clarifier s'il faut ou non être titulaire d'un permis de conduire correspondant au genre de véhicule conduit sur le territoire de l'aéroport. Il s'agissait en même temps de résoudre la question de la responsabilité en cas de survenance d'un accident. L'unique réponse de Madame la ministre de l'époque consistait dans l'information que le dossier en question serait examiné par l'instance compétente.

En effet, des „simples ouvriers“ Luxair effectuent le transport en bus des passagers de l'aérogare vers l'aéronef, sans être titulaire d'un permis de conduire valable, correspondant au genre de véhicule conduit, comme il a été recommandé par une circulaire No 40 du ministère des Transports en date du 4 mai 1972.

En vertu de l'article 28bis qui sera introduit dans la loi modifiée du 31 janvier 1948, un agent de police peut soumettre un ouvrier au volant d'un véhicule automoteur dans l'enceinte de l'aéroport à un test d'alcool. Si l'on applique, pour des raisons de sécurité et de sûreté, les dispositions sur les examens d'alcool de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ne faudrait-il pas raisonner de la même manière en ce qui concerne l'application des dispositions légales sur les permis de conduire dans l'enceinte de l'aéroport?

Notre chambre se doit de constater que l'application effective de la loi dépend de huit règlements grand-ducaux auxquels renvoie le projet de loi. Nous insistons à ce que les règlements d'exécution soient pris dans les meilleurs délais, afin de rendre la loi applicable.

Sous réserve des autres observations formulées ci-dessus, notre chambre a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord au présent projet de loi.

Luxembourg, le 16 avril 2004

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Henri BOSSI

5273/05

N° 5273⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg,
 - b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
 - c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile,
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(21.12.2004)

Par ses lettres du 22 décembre 2003 et du 3 février 2004, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu solliciter l'avis de la Chambre de Commerce au sujet du projet de loi sous rubrique et du projet d'amendements gouvernementaux au projet de loi sous rubrique.

Le présent projet de loi et les amendements proposés par le Gouvernement visent à moderniser la législation régissant l'aviation civile à travers la modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, de la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport, 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 et de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

La modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne prévoit l'élargissement du champ d'application de la loi de 1948 en y incluant les aéronefs d'Etat.

En outre, la modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 prévoit la création de taxes, redevances et droits perçus exclusivement en raison de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires ou dans l'intérêt de la sécurité ou de la sûreté de l'aéroport. Ces taxes sont qualifiées de taxes rémunératoires (perçues par l'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport) et non de taxes fiscales (versées à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines). La Chambre de Commerce accueille favorablement la requalification des taxes aéroportuaires en taxes rémunératoires dans la mesure où cela peut permettre à l'aéroport d'avoir une existence financière propre. Cependant, en ce qui concerne le détail des différentes taxes perçues en raison de l'utilisation de l'aéroport, la Chambre de Commerce renvoie

à son avis relatif au projet de règlement grand-ducal déterminant les taxes aéroportuaires à l'aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application.

La modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 prévoit, en outre, l'instauration d'une sanction administrative à percevoir par l'Administration en cas de non-respect des couloirs d'approche et de décollage des aéronefs à l'aéroport de Luxembourg, dont les modalités d'exécution doivent être prévues par voie de règlement grand-ducal. Sur ce point, la Chambre de Commerce renvoie à son avis relatif au projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage à l'Aéroport de Luxembourg.

Enfin, le projet de loi prévoit que toute personne, qui dans l'exercice de ses fonctions accède et circule dans des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, tout en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'alcool, lorsqu'elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g par litre de sang ou de 0,229 mg par litre d'air exprimé, est punie d'une amende de 25 à 250 euros. La Chambre de Commerce approuve les modifications de la loi modifiée du 31 janvier 1948 qui ont pour objectif de lutter contre l'alcoolisme dans les zones de sûreté à accès réglementé.

La modification de la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport crée une base légale pour le traitement de ces bases de données par l'administration de l'Aéroport, en conformité avec les obligations imposées par la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. En effet, conformément à l'article 8 de la loi du 2 août 2002 précité, le traitement de données relatives aux infractions, aux condamnations pénales ou aux mesures de sûreté ne peut être mis en oeuvre qu'en exécution d'une disposition légale.

La modification de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile instaure un programme national de sûreté en matière d'aviation civile, un programme national de formation, un programme national de contrôle de la qualité, un plan de sûreté de l'aéroport et plusieurs plans de sûretés particuliers.

La Chambre de Commerce reconnaît l'importance des mesures visant à garantir la sûreté en matière d'aviation civile contre tout acte ou toute mesure d'intervention extérieure. La qualité des infrastructures aéroportuaires dépend également du degré élevé de sécurité que les autorités en charge de la gestion de l'aéroport sont susceptibles d'offrir à leurs usagers. La Chambre de Commerce approuve donc les différentes modifications de la loi modifiée du 19 mai 1999.

La modification de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare comporte des changements qui n'affectent pas le fond du texte. La Chambre de Commerce peut donc approuver ces modifications.

L'amendement gouvernemental prévoit d'insérer au projet de loi No 5273 un article 11bis qui précise que „(...) *les règles internationales en matière aéronautique à incorporer en droit national interne peuvent être publiées en langue anglaise*“.

Dans le domaine de l'aviation, la langue de travail est en effet l'anglais. Les règles internationales devant être intégrées dans la législation luxembourgeoise sont généralement rédigées en anglais. Traduire systématiquement ces règles en français, comme le prévoit la loi sur le régime des langues, ralentirait non seulement la mise en oeuvre de ces normes, mais risquerait également de susciter des problèmes d'interprétation.

Afin d'accélérer l'implémentation de nouvelles règles internationales et afin d'éviter d'éventuels problèmes d'interprétation dus aux différentes langues utilisées, la Chambre de Commerce est fortement favorable à l'instauration d'une dérogation en faveur de l'emploi de la langue anglaise pour la mise en oeuvre des règles internationales en matière aéronautique.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le présent projet de loi, ainsi que le projet d'amendement gouvernemental y afférent.

5273/06

N° 5273⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg,
 - b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
 - c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile,
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(22.3.2005)

Par dépêche du 31 décembre 2003, le Conseil d'Etat a été saisi du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Transports. Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs et un commentaire des articles.

Par dépêche du 9 février 2004, un amendement gouvernemental, accompagné d'une note justificative, a été communiqué au Conseil d'Etat.

Les avis des chambres professionnelles consultées ont été transmis comme suit:

- l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, le 24 mars 2004;
- l'avis de la Chambre des employés privés, le 7 avril 2004; et
- l'avis de la Chambre de travail, le 11 mai 2004.

Le projet sous avis regroupe un certain nombre de dispositions ayant pour objet d'actualiser des textes ayant trait à l'aviation nationale, soit en raison de l'évolution technique, soit en raison de l'harmonisation au niveau européen.

Le Conseil d'Etat fera une analyse ponctuelle des différents articles sous avis, mais se doit dès l'ingrès d'insister que toute modification concernant l'organisation de l'aviation civile ou qualifiée d'Etat, ne saurait se départir du but visé, celui de la sûreté et de la sécurité des passagers. Autour de ces critères devrait en effet s'orienter toute réforme.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Observation générale

La division du dispositif en chapitres n'est pas appropriée eu égard au nombre restreint d'articles. Les chapitres sont aux yeux du Conseil d'Etat à supprimer.

Lorsque le dispositif a pour seul objet d'opérer des modifications à plusieurs actes, il y a lieu de faire précéder chacun de ces actes d'un article numéroté en chiffres romains et de spécifier toutes les modifications se rapportant à un même acte en les numérotant en 1°, 2°, 3°, etc.

Article 1er

Si la proposition du Conseil d'Etat de renuméroter les articles en chiffres romains n'était pas retenue, il faudrait pour le moins écrire „Art. 1er“.

Point 1

Le texte sous avis prévoit une nouvelle définition des aéronefs qualifiés „d'aéronefs d'Etat“. Sont visés les aéronefs utilitaires et les autres aéronefs appartenant à l'Etat ou mis à sa disposition et affectés exclusivement à une mission d'intérêt public. L'hélicoptère opérant depuis quelques années pour compte de la Police grand-ducale ne rangeait pas encore sous cette définition.

Le Gouvernement a par ailleurs déposé en date du 10 novembre 2004 un projet de loi en vue de l'acquisition d'un avion militaire A400M (*doc. parl. No 5394*).

La disposition s'inspire de l'article L 110-2 du Code de l'Aviation civile français, sauf que le texte français régit les aéronefs „exclusivement affectés à un service public“, alors que le texte sous avis s'applique aux aéronefs affectés à une „mission d'intérêt public“. La nuance s'explique, alors qu'un service public au Luxembourg n'a nul besoin d'un aéronef. Le Conseil d'Etat estime cependant que les auteurs devraient préciser la disposition telle que prévue alors qu'un aéronef immatriculé au nom d'une société d'aviation civile, même affrété pour une mission qualifiée exclusivement d'intérêt public, ne saurait aux yeux du Conseil d'Etat être considéré comme un „aéronef d'Etat“.

Point 2

Cet article redéfinit le champ d'application de la loi modifiée du 31 janvier 1948, en précisant que les dispositions de la présente loi et les dispositions prises en son exécution „s'appliquent également aux aéronefs d'Etat“. Les auteurs ajoutent les aéronefs d'Etat, sans préciser à quoi ils sont ajoutés. Quels sont les autres types d'aéronefs visés par la loi de 1948? Le Conseil d'Etat propose ce faisant l'amendement suivant de la première phrase du point 2:

„Les dispositions de la présente loi et les dispositions prises en son exécution sont applicables aux aéronefs privés ainsi qu'aux aéronefs d'Etat.“

Le Conseil d'Etat a du mal à cerner la portée exacte de la deuxième phrase de cet article. Les auteurs du texte devraient par voie d'amendement préciser leurs vues, et notamment la dérogation à un texte légal par voie de règlement grand-ducal.

Point 3

Le Conseil d'Etat donne à considérer aux auteurs du projet sous avis qu'il y aurait lieu de préciser les notions de taxes, redevances et droits à percevoir alors que toute fixation d'une éventuelle amende ne saurait, au regard de l'article 14 de la Constitution et de la jurisprudence afférente de la Cour constitutionnelle (voir notamment arrêt du 22 mars 2002, No 12/02), être prévue par voie de règlement grand-ducal.

Pour ce qui est de la référence à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, il serait préférable de la remplacer par l'indication de l'organisme en question, tel que défini dans ladite loi.

Point 4

Le Conseil d'Etat note que la disposition sous revue vise à créer une base légale pour le projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage à l'Aéroport de Luxembourg ainsi que pour le projet de règlement grand-ducal déterminant les taxes aéroportuaires à l'Aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application.

Dans la mesure où les auteurs du projet de loi entendent sanctionner le non-respect des dispositions réglementaires relatives aux trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'une amende administrative, laquelle est soumise aux principes généraux du droit pénal, il appartient à la loi elle-même sinon de fixer le montant de l'amende, du moins de fixer une fourchette dans laquelle devra se situer l'amende.

Ce n'est donc pas au projet de règlement grand-ducal déterminant les taxes aéroportuaires à l'Aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application, de fixer les taux de cette taxe-amende, en opérant pour le surplus et sous le couvert de la formule passe-partout „tout manquement ...“, une différenciation entre les vols commerciaux et les autres vols. Il n'appartient pas non plus audit projet de règlement grand-ducal de se prononcer sur les conditions de la „récidive“.

Il convient encore de s'interroger sur les voies de recours. Ne devrait-on pas prévoir en la matière un recours en réformation?

Il y a finalement lieu de se demander si la sanction administrative envisagée ne risque pas de faire double emploi avec certaines infractions visées à la loi modifiée du 31 janvier 1948 ainsi qu'à 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 (*doc. parl. No 4767*) et de contrevenir ainsi au principe *non bis in idem*.

Compte tenu de l'ensemble des observations qui précèdent, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au texte tel que proposé.

D'un point de vue formel, l'article à introduire devra débiter par „Art. 24bis“.

Point 5

Le point 5 introduit un nouvel article 28bis dans la loi de 1948. Cette disposition serait à diviser en paragraphes (1), (2) etc. et non en „paragraphes 1er“, „paragraphe 2“, etc.

L'article devra débiter par „Art. 28bis“.

Le Conseil d'Etat constate que le nouvel article s'inspire largement de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Aussi y aurait-il lieu de rester le plus fidèle possible aux dispositions ayant servi de modèle.

Au paragraphe 1er, il convient de remplacer le montant minimal de l'amende, fixé à 63 euros, par le montant de 251 euros. Il semble en effet étrange que l'amende fixée en l'espèce soit inférieure à celle prévue en matière de circulation routière, alors que les risques en matière d'aviation sont nettement plus élevés. Le Conseil d'Etat de se demander par ailleurs ce qu'il y a lieu d'entendre par „toute personne ... souffrant d'infirmités“ qui serait susceptible d'être punie d'une amende?

Au paragraphe 2, il échet de remplacer à chaque fois les termes „litre d'air exprimé“ par „litre d'air expiré“.

Au point 2 du même paragraphe 2, il échet de rayer le bout de phrase „ayant le caractère d'une peine de police“, alors que la peine prévue constitue manifestement une peine de police.

Le point 3 prévoit les limitations du taux d'alcool du personnel navigant, qui est limité à 0,2 g par litre de sang ou à 0,0875 mg par litre d'air expiré. Le Conseil d'Etat préconise pour le personnel navigant une limitation à 0,0 g par litre de sang. L'influence d'alcool, même en petites quantités, peut sérieusement atténuer la concentration, ceci surtout en raison de l'attention renforcée que doivent prêter les membres de l'équipage à leurs instruments de bord. La limitation à 0,0 g, pour les pilotes surtout, serait un exemple à imiter par d'autres professions.

Le point 4 du paragraphe 2 du nouvel article 28bis manque de clarté.

En effet, il invoque indistinctement la restriction de „droits découlant des licences, certificats et agréments et autres décisions accordés par la Direction de l'Aviation Civile“. Cette disposition serait à préciser. Les modalités de restriction de ces droits ne peuvent être déléguées à un règlement grand-ducal. En effet, l'obtention de la plupart desdits droits obéit à des critères établis par une loi formelle. Leur retrait doit dès lors également obéir à des critères de retrait à fixer dans un texte de loi.

Le Conseil d'Etat marque globalement son accord avec les dispositions prévoyant la limitation de la consommation d'alcool du personnel navigant, sous réserve des observations préindiquées. Se pose cependant la question du contrôle des prescriptions en question. Peut-il y avoir des contrôles ponctuels, sur ordre du procureur d'Etat? Prévoir des sanctions ne sert à limiter les abus que si un contrôle effectif est prévu. A défaut de quoi l'application des dispositions restera lettre morte. Le paragraphe 3

prévoit certains contrôles qui, aux yeux du Conseil d'Etat, ne vont pas assez loin. Un contrôle devrait pouvoir être effectué sans indice grave faisant présumer qu'une personne se trouve dans un des états alcooliques prévus par les textes sous avis, et évidemment en dehors d'un accident, tel que prévu au point 2 du paragraphe 3.

Compte tenu des observations qui précèdent, il se recommanderait de reprendre dans la disposition sous revue le texte de l'article 12, paragraphe 3, alinéas 1, 2, 3, 4 et 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, en y apportant les modifications qui s'imposent, au lieu de se contenter de s'y référer.

Il serait par ailleurs adéquat de préciser les sanctions pénales dans le cadre du projet de texte soumis à examen et non de se référer au paragraphe 3 de l'article 12 de la loi de 1955 consacrée à la conduite d'un véhicule ou d'un animal en état d'ivresse.

Le Conseil d'Etat estime dans le cadre du point 2 du paragraphe 5 qu'il serait préférable de soumettre les personnes visées à un contrôle du médecin du travail. Il se recommanderait par ailleurs de reprendre le texte des paragraphes 6 et 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, en y apportant les modifications qui s'imposent, au lieu de se contenter de s'y référer.

Point 6

Le Conseil d'Etat a du mal à comprendre la portée du texte sous avis.

Le premier bout de phrase est superfétatoire. Il échet en effet de constater qu'en vertu de l'article VII de la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines, dans toutes les dispositions légales et réglementaires, les termes „travaux forcés“ sont remplacés par celui de „réclusion“.

Article 2

Cet article prévoit la possibilité pour l'Administration de l'aéroport de collecter, utiliser et traiter des données dans le cadre des vérifications des antécédents des usagers. L'article prévoit une dérogation à la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Le Conseil d'Etat se demande s'il ne serait pas plus judicieux de prévoir dans la loi même du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel une disposition autorisant l'exploitation de la banque de données envisagée par l'Administration de l'aéroport, au lieu de procéder par voie de dérogation à ladite loi de 2002.

D'un point de vue formel, il y a lieu de se référer à la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création ... (et non du 27 juillet 1975).

Par souci de parallélisme des formes avec les autres articles de la loi de 1975, il convient d'écrire „Administration de l'aéroport de Luxembourg“.

Le Conseil d'Etat se doit d'émettre cependant quelques réflexions d'ordre fondamental, dans la mesure où l'autorisation prévue pour l'Administration de l'aéroport de collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires des personnes requérant une autorisation d'accès à l'Aéroport de Luxembourg ne saurait être admise sans indication du but de la banque de données prévue. Il y a lieu de préciser notamment pourquoi l'Administration de l'aéroport devrait être autorisée à procéder de cette façon pour pouvoir sauvegarder, le cas échéant, ses intérêts au détriment de la protection des personnes concernées par ce traitement jugé dérogatoire? Il serait hautement intéressant de connaître l'avis de la Commission nationale de la protection des données à ce sujet.

De toute façon, le Conseil d'Etat ne saurait au stade actuel du texte sous avis y accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Articles 3 et 4

Les dispositions prévues par le projet sous avis concernant la sûreté de l'aviation civile sont aux yeux des auteurs du texte d'une extrême importance, ce qui n'est pas contestable.

Le Conseil d'Etat ne saurait dans cette optique se déclarer d'accord avec la version actuelle du projet, alors que les missions et compétences des divers organismes, partiellement nouvellement créés, sont des plus floues.

Aux yeux du Conseil d'Etat, le législateur devrait prévoir avec précision du moins le cadre des différents „programmes“, „plans de sûreté“, „plans particuliers de sûreté“, tout en prévoyant avec clarté quels organismes ou administrations sont prévus pour les mettre en œuvre et de les surveiller. Le projet de texte ne prévoit par ailleurs aucune sanction à l'égard des personnes qui ne respecteraient pas le programme national de sûreté. Quelle sera la sanction au cas où les plans de sûreté des transporteurs ou autres opérateurs aériens ne seraient pas conformes au programme national de sûreté? Cette question devrait trouver une solution dans le cadre du projet de loi soumis à examen (cf. avis du Conseil d'Etat du 23 mars 1999, *doc. parl. No 4509*).

Le Conseil d'Etat ne saurait admettre, au stade actuel des dispositions de l'article 76 de la Constitution, que le législateur attribue à un ministre le pouvoir de prendre des mesures générales. Le législateur ne saurait dépasser les compétences attribuées par la Constitution au Grand-Duc.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Etat se doit de s'opposer formellement à l'agencement du texte tel que proposé.

Il y a lieu de préciser que le nouvel article 15 de la loi modifiée du 19 mai 1999 devrait débiter par „Art. 15“.

A l'alinéa 2, paragraphe 3, du nouvel article 15, la deuxième phrase serait à libeller: „la direction de l'aviation civile peut requérir ...“, les termes „dans le cadre de sa mission définie au paragraphe 2“ étant à supprimer.

Article 5

L'article prévoit le cadre légal pour déterminer les conditions relatives à une immobilisation éventuelle d'un avion en cas de constat de défauts techniques graves notamment.

Dans le texte proposé, il convient de remplacer „Direction de l'Aviation Civile“ par „Direction“ vu que l'article 17, paragraphe 1er, de la loi du 19 mai 1999 prévoit cette désignation abrégée.

Le Conseil d'Etat de se demander quelle sera l'autorité compétente pour décider une immobilisation d'un aéronef? Quel sera le degré de gravité de la défektivité technique décelée, et quelle est l'autorité prévue pour l'évaluer?

Le texte sous avis devrait être précisé.

En ce qui concerne le point 2, il est renvoyé, quant au traitement des données à caractère personnel, à l'observation y afférente à l'endroit de l'article 2 du projet sous avis.

Article 6

Le Conseil n'a pas d'observation à formuler sauf qu'au point 1°, il y a lieu d'écrire „Art. 1er“ et au point 2°, il y a lieu d'écrire „Art. 2“.

Observation finale

La formule de promulgation est à supprimer.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 mars 2005.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/08

N° 5273⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS
SUR LA VERSION REMANIEE DU PROJET DE LOI**

**DEPECHE DU DIRECTEUR DE LA CHAMBRE DES METIERS
AU MINISTRE DES TRANSPORTS**

(6.8.2007)

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 26 juillet 2007, vous avez bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet de la version remaniée du projet de loi repris sous rubrique.

Nous vous en remercions et avons l'honneur de vous informer que le projet en question ne soulève de la part de la Chambre des Métiers pas d'observations particulières.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de notre très haute considération.

Pour la Chambre des Métiers,
Le Directeur,
Paul ENSCH

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/07

N° 5273⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (16.8.2007)	1
2) Texte coordonné du projet de loi remanié.....	2
3) Commentaire des articles	16
4) Fiche financière sommaire	34

*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS
AVEC LE PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**
(16.8.2007)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous saisir *d'une version remaniée* du projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte coordonné du projet adapté, le commentaire des articles et la fiche financière.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*La Secrétaire d'Etat aux Relations
avec le Parlement,*
Octavie MODERT

*

TEXTE COORDONNE DU PROJET DE LOI REMANIE

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

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

1° Au deuxième alinéa de l'article 1er, la définition des aéronefs d'Etat est remplacée par le texte suivant:

„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.“

2° Le dernier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

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

3° Un nouvel article *1bis* est ajouté avec le libellé suivant:

„**Art. 1bis.**– Peuvent être institués, par règlement grand-ducal, des commissions ou autres organes que le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après le ministre, peut consulter. Les membres de ces commissions ou organes sont désignés par le ministre.“

4° Le troisième alinéa de l'article 3 est remplacé par le texte suivant:

„L'atterrissage et le survol du Grand-Duché par les aéronefs militaires et les aéronefs d'Etat étrangers est subordonné à l'autorisation du ministre ayant la défense dans ses attributions.“

5° La dernière phrase de l'article 7 est remplacée par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:

„(1) Peuvent être perçues par respectivement la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. et l'Administration de la navigation aérienne des redevances d'aéroport et des redevances de services de navigation aérienne, telles que les redevances d'atterrissage, les redevances de stationnement, les redevances de vol de nuit, les redevances de passager, les redevances d'approche, les redevances de sûreté et toute autre redevance qui s'imposerait pour assurer l'exploitation aéroportuaire.

Le montant de ces redevances est fixé par la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. voire par l'Administration de la navigation aérienne 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.

L'Administration de la navigation aérienne peut interdire, soit sur initiative propre, soit sur requête de la société de l'aéroport de Luxembourg S.A., l'envol de tout aéronef pour lequel les redevances dues n'ont pas été acquittées dans les délais prescrits.

Pour tout cas de non-règlement des redevances dues, l'Administration de la navigation aérienne peut également faire appliquer, soit sur initiative propre, soit sur requête de la société de l'aéroport de Luxembourg S.A., une saisie conservatoire sur l'aéronef conformément aux dispositions des articles 48 et 49 de la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronefs.

Les redevances susmentionnées peuvent faire l'objet de mesures d'exonération, de réduction ou d'incitation par l'Administration de la navigation aérienne et la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. dans le respect de la réglementation européenne et internationale.

Le régime des redevances est à communiquer annuellement au ministre.

(2) 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;
- 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'exploitation des aéronefs, les opérations aériennes et la surveillance continue de l'exploitation;
- g. l'émission, la variation et le renouvellement des licences de transporteurs aériens et des certificats de transporteurs aériens (AOC – *Air operator certificate*);
- h. l'autorisation de travail aérien;
- i. l'autorisation d'atterrissage et de décollage hors d'aérodrome;
- j. la manifestation aérienne;
- k. la désignation des agents habilités;
- l. la désignation des entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services agréés suivant les accords de services aériens;
- m. les autorisations ou les dérogations spécifiques à la réglementation relative à la navigation aérienne;
- n. l'autorisation d'exploitation d'hélistations.

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

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

(3) Les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg sont déterminées par la Direction de l'aviation civile selon les modalités arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

Les trajectoires sont consignées dans le document de référence des trajectoires (DRT) qui est publié au Mémorial, Recueil administratif.“

6° Un nouvel article *7bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**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 titulaires 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 chargée 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, au renouvellement, et au retrait ou au refus des licences et autorisations prévues par le paragraphe (1) du présent article sont fixés par règlement grand-ducal.

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

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

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

7° Un nouvel article 7ter est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 7ter.**– (1) Les contrôleurs de la circulation aérienne et les contrôleurs stagiaires doivent, en vue de l'exercice de cette activité, justifier des conditions, des qualifications, des aptitudes et

des compétences requises et être titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne en conformité avec le droit communautaire.

(2) Le directeur de l'aviation civile délivre, refuse, limite, suspend ou retire les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les qualifications ou les mentions y inscrites.

(3) Le directeur de l'aviation civile peut suspendre la validité d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, d'une qualification ou d'une mention lorsque la compétence du contrôleur de la circulation aérienne est mise en question ou en cas de faute.

(4) Le directeur de l'aviation civile peut retirer les licences préqualifiées aux paragraphes précédents en cas de négligence grave ou en cas d'abus.

(5) Les conditions d'obtention, de validité des licences préqualifiées aux paragraphes précédents, des qualifications et des mentions y associées sont fixées par règlement grand-ducal."

8° Un nouvel article 11*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 11*bis*.**– 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.“

9° Un nouvel article 13*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 13*bis*.**– Sera puni d'une amende de 500 euros toute personne, tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport, tout prestataire de services de navigation aérienne, tout commandant de bord, tout transporteur aérien, tout agent habilité et tout expéditeur connu qui empêche, lors d'inspections ou de contrôles, les agents visés à l'article 39 de la présente loi et ceux visés à l'article 19*bis* de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile d'accéder dans les aéroports 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.

En cas de récidive dans un délai d'1 an, la peine est portée à une amende de 1.000 euros par infraction constatée.“

10° Un nouvel article 13*ter* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 13*ter*.**– (1) Sera puni d'une amende de 25.000 euros tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport, un héliport ou des infrastructures aéroportuaires qui viole de manière répétitive et intentionnelle les plans approuvés de sécurité et de sûreté, les plans respectifs à la formation du personnel ou les conditions fixées par son autorisation d'exploitation.

(2) Sera puni de la sanction prévue au paragraphe (1) l'opérateur ou le gestionnaire exploitant un aéroport, un héliport ou des infrastructures aéroportuaires en absence de tout plan de sécurité et de sûreté, en absence de plan relatif à la formation du personnel ou à défaut d'une autorisation d'exploitation.

En cas de récidive dans un délai de 3 ans, la peine est portée à une amende de 50.000 euros.“

11° Un nouvel article 13*quater* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 13*quater*.**– Sera punie d'une amende de 12.500 euros toute personne qui sans autorisation délivrée par la Direction de l'aviation civile ou dont la finalité poursuivie ne présente aucun lien avec des activités aériennes, écoute, brouille, communique, utilise ou perturbe les moyens de communications réservés à l'usage aéronautique.

En cas de récidive dans un délai de 3 ans, la peine est portée à une amende de 25.000 euros.“

12° Un nouvel article 14*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 14*bis*.**– (1) Est punie d'une amende de 12.500 euros, toute personne transportant à bord d'un aéronef un article prohibé par le droit communautaire.

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

En cas de récidive dans un délai de 3 ans, la peine est portée à une amende de 25.000 euros.

Si l'infraction a entraîné soit la mort d'une personne, soit une incapacité permanente de travail, soit la perte absolue de l'usage d'un organe, soit une mutilation grave, la peine est portée à 3 ans d'emprisonnement et une amende de 100.000 euros ou à une de ces peines seulement.

(2) Est puni, par infraction constatée, d'une amende de 100 euros à 250 euros tout transporteur aérien, tout agent habilité et tout expéditeur connu qui n'effectue pas les contrôles de sûreté prévus par le droit communautaire et par les dispositions portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus.

En cas de récidive dans un délai de 2 ans, la peine d'amende est portée à 1.000 euros par infraction constatée. Dans ce cas, les manquements seront constatés par procès-verbal dressé par les agents visés à l'article 39.

(3) Est puni d'une amende de 100 euros à 250 euros tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport ou des infrastructures aéroportuaires ainsi que tout transporteur aérien ou exploitant d'aéronefs qui enfreint les dispositions en matière de sûreté telles qu'elles ressortent des textes communautaires, à savoir qui:

- 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."

13° Un nouvel article 14^{ter} est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 14^{ter}.**– (1) Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg qui ne dispose pas d'une autorisation d'accès valable est punie d'une amende de 100 euros.

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

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

Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou les parties critiques de l'aéroport autres que celles à laquelle il a un droit d'accès avec sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer journalier est punie d'une amende de 50 euros.

Toute personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire accompagnant plus de 5 personnes dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport est punie d'une amende de 50 euros.

La détention d'un laissez-passer pour véhicule ne dispense pas la personne conductrice de devoir disposer d'une autorisation d'accès.

Les agents chargés des missions dans le cadre des dispositions du contrôle de la qualité de l'article 15 sont exempts du port visible de la carte d'identité aéroportuaire pour l'exercice de leurs missions.

Un règlement grand-ducal peut définir les personnes et les véhicules exemptés de l'octroi d'une autorisation d'accès.

(2) Tout conducteur d'un véhicule pénétrant dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport et qui n'affiche pas, pendant toute la période du séjour, de façon visible son laissez-passer journalier, sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer pour véhicule est puni d'une amende de 50 euros.

Tout conducteur titulaire d'un laissez-passer pour véhicule et circulant non accompagné par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport est puni d'une amende de 50 euros.

Tout conducteur titulaire d'une autorisation d'accès ou d'un laissez-passer pour véhicule et circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport autre que celle à laquelle il a un droit d'accès avec son véhicule est puni d'une amende de 50 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 euros.

La même amende s'applique, le cas échéant, à l'opérateur, au gestionnaire d'aéroport, à l'entreprise au profit duquel la personne a effectué le déplacement.

(3) Toute personne qui circule avec un véhicule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sans respecter les règles de circulation applicables dans l'enceinte aéroportuaire et affichées visiblement aux accès est punie d'une amende de 50 euros.

(4) Toute récidive dans un délai d'1 an du chef des infractions prévues aux paragraphes précédents est punie d'une amende de 150 euros."

14° L'article 24*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24*bis*.**– (1) Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution de la présente loi en matière de fixation et de surveillance des trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg.

(2) Les infractions des propriétaires et des détenteurs d'aéronefs ainsi que des commandants de bord, aux dispositions concernant les trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg donnent lieu au paiement d'une amende de 25 à 250 euros.

(3) Toute récidive dans un délai d'1 an du chef des infractions prévues au paragraphe précédent est punie d'une amende de 250 euros.

(4) Les infractions sont constatées dans des procès-verbaux établis par les agents visés à l'article 39."

15° L'article 24*ter* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24*ter*.**– (1) En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 12, 13*bis*, 14, 14*bis*, 14*ter* et 24*bis*, 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 et par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises.

(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, dans le bureau des douanes et accises 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 (8) 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.

(8) Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé au paragraphe (2).“

16° Un nouvel article *28bis* est inséré, libellé comme suit:

„**Art. 28bis.**– (1) Toute personne qui accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver l'exercice de ses fonctions ou de rendre dangereux le séjour à l'intérieur de ces zones, ou qui n'est pas, hormis les cas prévus aux paragraphes (2) et (4) du présent article, en possession des qualités physiques requises, 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.

Est punie d'une amende de 251 euros à 500 euros, toute personne visée au paragraphe (1) présentant 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 par litre de sang ou de 0,25 mg par litre d'air expiré.

Est punie des peines prévues au paragraphe (1), toute personne qui a commis à nouveau une contravention spécifiée à l'alinéa 2 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de 3 ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une même contravention ou d'un des délits spécifiés à l'alinéa 1er du présent paragraphe est devenue irrévocable.

Par dérogation aux alinéas qui précèdent, est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 25.000 euros ou d'une de ces deux peines seulement, tout membre du personnel navi-

gant, qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, lorsqu'il 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.

Lorsque le membre du personnel navigant se trouve ensemble avec des passagers à bord de l'aéronef, la peine est portée à un emprisonnement de 2 ans et à une amende de 50.000 euros ou à une de ces peines seulement à l'encontre de tout membre du personnel navigant, qui présente des signes manifestes d'influence d'alcool ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, lorsqu'il a consommé des boissons alcooliques de sorte 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 aliéas précédents, la peine est portée à un emprisonnement de 3 ans et à une amende de 100.000 euros ou à une de ces peines seulement. Dans ce cas le retrait de la licence, des qualifications associées, des validations et conversions ainsi que des autorisations du personnel navigant prévues à l'article 7*bis* sera toujours prononcé.

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

Si cet examen sommaire est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au paragraphe 7 sous 1 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ou par une prise de sang. Si l'imprégnation alcoolique a été déterminée par un examen de l'air expiré, le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Le membre de la police grand-ducale 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 dudit examen et celui de la prise de sang.

En cas d'impossibilité médicale constatée par un médecin de procéder à un examen de l'air expiré ou à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

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

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 dont l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concer-

nant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances, de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereux le séjour ou l'exercice de ses fonctions à bord d'un aéronef ou à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé à l'aéroport de Luxembourg.

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 qui précède, cette personne doit se soumettre à un examen de la sueur ou de la salive à effectuer par les membres de la police grand-ducale. Le choix de l'un des types d'examen susvisés est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Si l'examen de la sueur ou de la salive dont question à l'alinéa qui précède s'avère être concluant quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise d'urine et par une prise de sang. 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 est augmentée du double.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

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

Toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu à bord d'un aéronef 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 1er 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 à bord d'un aéronef 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 et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée au paragraphe (1) à l'examen de la sueur ou de la salive. Si cet examen est concluant, la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe est déterminée 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 1er.

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

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

(5) Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen sommaire de l'haleine ou à l'examen de la sueur ou de la salive, soit 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).

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, 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."

17° L'article 39 est modifié par le texte suivant:

„**Art. 39.**– (1) Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises et les agents de la Direction de l'aviation civile sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution.

(2) Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou aéronefs, prendre ou obtenir la communication de manuels, pièces et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications contre délivrance d'un récépissé. Parmi les locaux et les terrains figurent également les installations et les services au sol indispensables à la sécurité et la sûreté de l'aviation civile même s'ils sont situés hors de l'enceinte aéroportuaire, tels les services indispensables à l'exploitation sûre de l'aéroport ou les locaux des agents habilités, voire des expéditeurs connus.

(3) Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ainsi que les agents accomplissant des missions de sécurité ou de sûreté cités à l'article 39*bis* peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle et leur responsabilité aux accès et dans l'enceinte de l'aéroport à la fouille corporelle de toutes personnes, ainsi qu'au contrôle de tous bagages et marchandises.

(4) Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises constatent les infractions par des procès-verbaux.“

18° Il est ajouté un article 39*bis* dont le libellé est le suivant:

„**Art. 39*bis*.**– (1) Le ministre peut agréer des agents qualifiés accomplissant des missions de sécurité ou de sûreté.

(2) Sans préjudice des dispositions du droit pénal, les agents précités exécutent sous la responsabilité et le contrôle de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises et de la Direction de l'aviation civile les missions de sûreté et de sécurité pour lesquelles ils ont été agréés.

(3) Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents précités sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées, à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à la fouille des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés entrant dans les zones à accès réglementé voire les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire.

(4) Les agents précités peuvent mettre sous séquestre les objets prohibés dans les zones à accès réglementé voire dans les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire.

(5) Les agents précités interdisent à toute personne qui s'oppose aux mesures de sûreté d'accéder dans les zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg voire d'accéder à bord d'un aéronef.“

19° Un nouvel article 41 est inséré et libellé comme suit:

„**Art. 41.**– Hormis les compétences et pouvoirs dont sont investis les membres de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises, la Direction de l'aviation civile est l'autorité aéronautique compétente afin de veiller au respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle dévolues par les textes légaux et réglementaires au service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l'aviation civile.“

20° Un nouvel article 42 est inséré et libellé comme suit:

„**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, discipli-

naire 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'évènements, 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."

21° Un nouvel article 43 est inséré et libellé comme suit:

„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) Est puni d'une amende de 2.500 euros à 10.000 euros 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) No 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) Est puni d'une amende de 1.250 euros à 5.000 euros tout transporteur aérien ou son agent qui ne met pas à disposition, sous des formes accessibles et au moins dans les mêmes langues que l'information mise à la 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 leurs équipements de mobilité en raison de la taille de l'aéronef.

(4) Est puni de la sanction prévue au paragraphe (3), l'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."

Art. II. La loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, est modifiée comme suit:

1° Le paragraphe 2 de l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

„2. Pour l'application du paragraphe 1 du présent article sont notamment considérées comme infrastructures centralisées:

- les installations de stockage et de distribution de carburant,
- le système de tri-bagages,
- les activités de dégivrage,
- le système d'épuration des eaux.

Cette liste peut être élargie par règlement grand-ducal."

2° L'article 15 est modifié par le texte suivant:

„Art. 15.– Programmes et plans relatifs à la sûreté de l'aviation civile

(1) Le comité national de sûreté de l'aviation civile cité à l'article 16 est l'entité chargée d'élaborer et de mettre à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) et le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ) conformément aux dispositions communautaires en vigueur.

(2) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application du règlement (CE) 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. A ce titre elle est chargée d'approuver, de coordonner, de diffuser et de contrôler la mise en oeuvre du PNS et du PNCQ. Elle peut à tout moment proposer une adaptation et une mise à jour desdits programmes.

(3) Sans préjudice des droits et prérogatives dont sont investis les administrations par le biais de leurs lois organiques, le PNS définit les compétences et les responsabilités respectives des administrations, des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructures de l'aviation civile en ce qui concerne leurs obligations de sûreté.

(4) Le PNCQ permet le contrôle du respect des dispositions du PNS.

(5) Un règlement grand-ducal définira les structures du PNS et du PNCQ et indiquera les parties qui devront faire l'objet d'une publication ainsi que les modalités de cette publication.

(6) Est puni d'une amende de 100 euros tout opérateur, tout gestionnaire d'infrastructures aéroportuaires, tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui ne respecte pas les délais et les procédures fixés par le PNCQ.

En cas de récidive dans un délai de 2 ans, la peine d'amende est portée à 500 euros par infraction constatée. Dans ce cas, les manquements seront constatés par procès-verbal dressé par les agents visés à l'article 39.

(7) Tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport et des infrastructures aéroportuaires, y compris un héliport, est tenu de décrire dans un plan de sûreté les mesures de sûreté inhérentes à l'aéroport, aux infrastructures aéroportuaires, aux aéronefs et les formations initiales et récurrentes permettant aux équipages, au personnel et aux agents au sol appelés à accomplir des tâches de sûreté, à répondre aux exigences en matière de sûreté aérienne et à réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile.

Ces plans de sûreté doivent être soumis à la Direction de l'aviation civile qui les approuve et en contrôle le respect conformément aux dispositions du droit aérien international et du droit communautaire.“

3° L'intitulé et le 1er paragraphe de l'article 16 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée sont remplacés par le texte suivant:

„Art. 16.– Comité national de sûreté de l'aviation civile

1. Il est institué un comité national de sûreté de l'aviation civile. Le comité a pour mission d'assister le Ministre dans la mise en oeuvre, sur le plan national, de la réglementation internationale et communautaire en matière de sûreté de l'aviation civile, et en général de conseiller le Ministre sur toutes les questions relatives à la sûreté de l'aviation civile.“

4° Un dixième, un onzième et un douzième tirets sont ajoutés au paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée dont le texte est le suivant:

- „– la désignation des agents habilités et la fixation des conditions de reconnaissance des expéditeurs connus;
- la prévention, la recherche et la constatation des infractions à la sécurité et la sûreté aériennes;
- la négociation des accords de services aériens et la gestion des droits de trafic.“

5° Un nouveau paragraphe 4 est inséré à l'article 17 prémentionné avec le libellé suivant:

„4. Peuvent être institués par règlement grand-ducal des commissions ou autres organes que le Directeur de l'aviation civile peut consulter dans le cadre de ses missions. Les membres de ces commissions ou organes sont désignés par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Les commissions ou autres organes que le Directeur de l'aviation civile peut consulter dans le cadre de ses missions sont autorisés à collecter, utiliser et traiter des données judiciaires et médicales.

Un règlement grand-ducal précise les conditions et les modalités du traitement des données.“

6° Un nouveau paragraphe 5 est inséré à l'article 17 prémentionné avec le libellé suivant:

„5. Le traitement, par la Direction, des informations collectées dans le cadre de ses missions est mis en oeuvre par voie de règlement grand-ducal, tel que prévu par la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Dans le cadre de l'exercice de ses missions d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes, la Direction est autorisée à accéder aux banques de données suivantes:

- a. le registre général des personnes physiques et morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales;
- b. le bulletin No 2 du casier judiciaire;
- c. la banque de données des étrangers exploitée pour le compte du service de la police des étrangers au Ministère de la Justice;
- d. la banque de données relatives aux affiliations des salariés, des indépendants et des employeurs gérée par le centre commun de la sécurité sociale sur la base de l'article 321 du Code des assurances sociales;
- e. la banque de données des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs exploitée pour le compte du Ministère des Transports.

Les données recueillies par la Direction ne peuvent servir qu'à la réalisation de ses missions.“

7° Un nouvel article 19bis est inséré avec le libellé suivant:

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

(1) Les agents de la Direction de l'aviation civile agréés à cette fin par le Directeur de l'aviation civile peuvent visiter pendant le jour et même pendant la nuit, les aérodromes, héliports, leurs dépendances, les installations, locaux, terrains, aménagements et aéronefs. Cette disposition n'est pas applicable aux locaux d'habitation.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'aérodrome, de l'héliport, des infrastructures aéroportuaires ou de l'aéronef, au propriétaire, détenteur ou occupant des dépendances, installations, locaux, terrains ou aménagements. Ces derniers peuvent les accompagner lors de la visite.

(3) Les agents précités peuvent exiger, contre délivrance d'un récépissé, la production de documents, autorisations, licences, plans de sécurité ou de sûreté des aérodromes, des infrastructures aéroportuaires et des aéronefs ainsi que toutes autres pièces pour autant que celles-ci soient pertinentes pour la prévention, la recherche ou la constatation d'infractions à la sécurité et à la sûreté aériennes.

Ils peuvent en outre prélever, contre délivrance d'un accusé de réception, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons, produits, matières ou substances.

(4) Sur décision du Directeur de l'aviation civile, les agents précités peuvent procéder à la fermeture partielle ou totale, provisoire ou définitive de tout aérodrome, de tout héliport et de toute infrastructure aéronautique dont les activités ou les conditions d'exploitation violent les prescriptions légales et réglementaires et présentent des risques majeurs pour la sécurité ou la sûreté aériennes ou aéroportuaires.

Ces dispositions s'appliquent en particulier à tout aérodrome, héliport ou infrastructure aéronautique dont les plans de sécurité et de sûreté et les plans relatifs à la formation du personnel n'ont pas été soumis pour approbation au Directeur de l'aviation civile, suite à deux demandes dûment notifiées restées infructueuses.

Un règlement grand-ducal détermine les conditions dans lesquelles cette fermeture partielle ou totale, provisoire ou définitive de l'aérodrome, de l'héliport ou de l'infrastructure aéronautique aura lieu.

(5) Lesdits agents peuvent procéder à l'immobilisation de tout aéronef ou à l'interdiction de l'exercice des privilèges en relation avec l'aéronef s'il existe des indices sérieux que l'aéronef en question présente des risques majeurs affectant la sécurité ou la sûreté aériennes ou aéroportuaires.

(6) L'exploitant de l'aérodrome, des infrastructures aéroportuaires ou des aéronefs, le propriétaire, détenteur ou occupant des dépendances, installations, locaux, terrains ou aménagements est tenu, à la réquisition des agents précités, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent.“

8° Un nouvel article 19ter est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 19ter.– Exigences en matière d'assurance

(1) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente sur le plan national pour vérifier si les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les exigences en matière d'assurance prévues par le droit communautaire voire par le droit international.

(2) Nul aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien luxembourgeois sans être valablement assuré.

(3) Aux fins de la présente loi, on entend par „transporteur aérien“ et „exploitant d'aéronefs“ les entités visées aux points a) et c) de l'article 3 du règlement 785/2004/CE.

(4) La Direction de l'aviation civile peut interdire l'atterrissage à l'aéroport de Luxembourg aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en-dehors de la Communauté européenne qui ne respectent pas les exigences minimales requises en matière d'assurance.

(5) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe au transporteur aérien ou à l'exploitant d'aéronefs.

(6) Aux fins de sa mission de vérification, la Direction de l'aviation civile peut solliciter des preuves supplémentaires de la part du transporteur aérien, de l'exploitant d'aéronefs ou de leurs assureurs.

(7) La Direction de l'aviation civile peut interdire le décollage de tout avion à l'aéroport de Luxembourg qui ne respecte pas les exigences en matière d'assurance.

(8) Est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des passagers visée à l'article 6, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

(9) Est puni de la même sanction indiquée au paragraphe précédent, tout transporteur aérien et tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers visée à l'article 7, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 précité.

(10) En cas de récidive dans un délai de 3 ans, la peine d'emprisonnement est portée à 2 ans et l'amende à 100.000 euros ou à l'une de ces peines seulement.“

9° Un nouvel article 20bis est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 20bis.– Disposition transitoire

Le traitement du premier commissaire divisionnaire nommé directeur à la Direction de l'aviation civile avec effet au 1er janvier 2007 est calculé à partir de cette date conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, en prenant en compte un classement au grade de substitution P12bis de sa carrière initiale.“

Art. III. 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 est modifiée comme suit:

1° Le premier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„Art. 1er.– L'Etat assume sous son contrôle et sa responsabilité la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

Hormis les compétences douanières, la Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg. Les conditions et les modalités pratiques inhérentes à l'autorisation d'accès précitée seront fixées par règlement grand-ducal.“

2° Le premier alinéa de l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

„Art. 2.– Sans préjudice des autorisations, le cas échéant requises, l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur

et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile.“

3° Un nouvel article *2bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 2bis.**– Il est institué un comité de coordination d'exploitation aéroportuaire qui est composé de représentants de la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. et de l'Administration de la navigation aérienne. Ce comité est une plate-forme de coordination et de dialogue permettant d'assurer la direction conjointe des opérations aéroportuaires dans le respect des normes et des pratiques recommandées internationales. Les règles concernant les attributions, la composition et le mode de fonctionnement de ce comité sont fixées par règlement grand-ducal.“

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

La version remaniée du projet de loi sous rubrique tient compte des recommandations formulées par le Conseil d'Etat en son avis du 22 mars 2005 concernant le projet de loi No 5273 en supprimant toute subdivision du dispositif en chapitres, eu égard au nombre restreint d'articles.

Par ailleurs la proposition du Conseil d'Etat dans la version initiale du projet de loi No 5273 de conférer un article numéroté en chiffres romains pour spécifier chaque acte opérant modification des textes législatifs existants a été suivie et contribuera de la sorte à rendre plus lisible et plus compréhensible le texte sous examen.

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans le cadre de la clarification et du départage des missions des différentes entités dans le domaine de l'aviation civile et se trouve étroitement lié au projet de loi portant organisation de l'actuelle Administration de l'aéroport sous forme de service de l'Etat à gestion séparée. Par conséquent pour des raisons évidentes de cohérence guidées par les principes du mieux légiférer, toutes les dispositions contenues dans la version initiale du projet de loi No 5273 inhérentes à l'Administration de l'aéroport ont été transférées dans le projet y relatif, à savoir le projet de loi portant:

- a) création de l'Administration de la navigation aérienne;
- b) modification de
 - la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat;
 - la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;
 - la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare;
 - la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2007;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport.

Enfin certaines nouvelles dispositions ont été ajoutées afin de pallier aux lacunes et carences mises à jour par les récents audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en matière de sûreté et de sécurité aériennes.

*

Article 1. La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée de la façon suivante:

1° Le deuxième alinéa de l'article 1er est remplacé.

La nécessité d'une définition plus circonstanciée de la notion d'aéronef d'Etat telle que décrite au premier point ne se pose plus en des termes aussi aigus que lors de l'adoption du projet de loi initial adopté par le Conseil de Gouvernement fin décembre 2003. Depuis lors les prémisses au remodelage de la notion prémentionnée ont évolué de manière significative.

L'hélicoptère affecté aux missions de la Police grand-ducale, qui était précisément visé par la rédaction initiale du présent projet de loi, appartient désormais à l'Etat luxembourgeois et non plus à une société d'aviation privée.

2° Le dernier alinéa de l'article 1er est remplacé.

Le nouveau libellé reprend tout d'abord la suggestion rédactionnelle proposée par le Conseil d'Etat dans la version initiale du projet de loi No 5273 selon laquelle il ne peut être dérogé aux règles de l'aviation civile que par des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi.

Le texte prévoit la possibilité d'apporter des aménagements spécifiques aux aéronefs d'Etat qui, par essence, ne poursuivent pas la même mission que les aéronefs affectés à une finalité purement commerciale ou privée (transport de marchandises et de passagers).

Il va de soi que quels que soient ces aménagements spécifiques, la sécurité aérienne doit en tout cas être assurée de façon à ce que ces aéronefs ne mettent, à aucun moment, la sécurité des personnes ou des biens en péril.

Il s'ensuit que lesdits aménagements s'effectueront toujours avec l'accord et sous le contrôle de la Direction de l'aviation civile qui est l'autorité aéronautique compétente.

3° Un nouvel article 1bis est inséré.

Cet article consacre une base juridique générale au profit du Ministre ayant les transports dans ses attributions pour instituer des commissions ou autres organes qu'il peut consulter dans le cadre de ses compétences. Des règlements grand-ducaux préciseront les modalités de nomination et de fonctionnement desdites commissions.

4° Le troisième alinéa de l'article 3 est modifié.

Afin de rendre plus cohérentes et plus compréhensibles les procédures relatives aux autorisations d'atterrissage et du survol du territoire luxembourgeois par des aéronefs d'Etat étrangers, en premier lieu les aéronefs militaires, il est prévu d'aligner les règles y relatives et de concentrer lesdites autorisations sous la compétence du Ministre ayant la défense dans ses attributions. Ainsi il est mis fin à la situation actuelle incongrue où les autorisations de survol et celles d'atterrissage sont délivrées par deux ministres différents.

5° La dernière phrase de l'article 7 est remplacée par trois nouveaux alinéas.

La version amendée du **premier alinéa** tient compte de l'évolution de l'exploitation aéroportuaire.

En effet, suite à la décision du Conseil de Gouvernement du 1er décembre 2006 de commuer l'Administration de l'aéroport en service de l'Etat à gestion séparée, la future Administration de la navigation aérienne disposera à terme de ses propres „recettes pour prestations de services et autres recettes d'exploitation“, conformément à l'article 75 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Ces recettes devront lui permettre d'assurer le financement des dépenses liées à la fourniture de services „terminaux“ de navigation aérienne conformément aux règles du „Ciel unique européen“, un paquet législatif adopté en mars 2004 par le Conseil de l'Union européenne sur base des règlements (CE) No 549/2004 et 550/2004. Ce système de financement est similaire au système de tarification des prestations de navigation „en route“ mis en place par Eurocontrol.

S'agissant de la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (lux-Airport S.A.), l'organisme chargé des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg aux termes des dispositions y relatives figurant dans la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare et

de ses règlements grand-ducaux d'exécution, cette société doit de toute façon assurer les dépenses en relation avec sa mission d'exploitation et de mise en valeur de l'aéroport par des recettes corrélatives.

Ce schéma se trouve en phase avec les lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux adoptées par la Commission européenne le 9 décembre 2005 [Journal officiel C 312 du 9.12.2005].

Le texte prévoit que les redevances ne seront plus arrêtées par voie de règlement grand-ducal, tel que c'est le cas actuellement pour les taxes aéroportuaires, mais elles seront arrêtées par les deux prestataires de services après consultation obligatoire du comité des usagers. Cela donnera la flexibilité requise aux entités précitées d'adapter le niveau des redevances en fonction de l'évolution des dépenses après avoir consulté les usagers, permettant ainsi d'adapter les redevances en conséquence et de se mettre ainsi en conformité avec le principe de l'usager payeur imposé par la réglementation européenne et internationale aux deux prestataires de services aéroportuaires.

La consultation du comité des usagers s'étendra à tous les domaines, même ceux pour lesquels une telle consultation n'est pas imposée par la réglementation européenne ou internationale.

Les intitulés des redevances énumérées au premier alinéa se réfèrent à la nomenclature technique afférente consacrée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)¹. Elles se distinguent avant tout par la simplicité et le retraçage aisé de leurs libellés (vol de nuit, sûreté, passager, atterrissage et stationnement). Ces redevances pourront le cas échéant être modulées par des abattements ou des majorations en fonction du certificat de limitation de nuisances sonores des aéronefs, les émissions occasionnées par ceux-ci ainsi qu'en fonction des plages horaires d'ouverture de l'aéroport.

A titre d'exemple „d'autre redevance“ il convient de mentionner qu'il est possible que l'entité gestionnaire de l'aéroport prélève une redevance, conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) No 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, pour assurer de manière coordonnée l'assistance aux personnes à mobilité réduite à l'aéroport de Luxembourg.

Au vu de l'abrogation projetée du règlement grand-ducal du 25 avril 1994 déterminant les taxes aéroportuaires à l'aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application, les dispositions concernant l'interdiction de l'envol en cas de non-acquittement des redevances ainsi que celles en relation avec la saisie conservatoire sur l'aéronef conformément aux dispositions des articles 48 et 49 de la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronefs ont été insérées dans ce texte afin de disposer d'une base légale afférente.

En ce qui concerne les exonérations, réductions et les mesures d'incitation, il convient de se référer notamment au règlement 1794/2006 du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne qui prévoit une liste d'exonérations de redevances, soit obligatoires, soit facultatives, et régit en détail les mesures d'incitation autorisées. A noter que la Commission européenne envisage également de réglementer les charges d'exploitation aéroportuaire.

Le **second alinéa** introduit une batterie de nouvelles taxes dont l'introduction s'avère indispensable aux pouvoirs publics dans le domaine de l'aviation civile pour faire face à l'accroissement des obligations de supervision et de contrôle qu'ils sont légalement tenus d'assurer conformément aux textes internationaux et communautaires.

Divers audits diligentés par l'OACI sur l'état de la supervision de la sécurité des activités aériennes au Luxembourg ont révélé un effectif insuffisant de la Direction de l'aviation civile en personnel technique qualifié lui permettant de remplir dûment ses obligations internationales et communautaires.

Ce manque d'effectifs s'avère particulièrement flagrant dans le domaine des aérodromes et des services de la navigation aérienne ainsi que dans le domaine de la sûreté aérienne. Les mêmes audits ont révélé que cette carence structurelle ne permet pas à ladite Direction d'assurer le suivi des lacunes constatées dans des délais satisfaisants, ce qui risque de porter préjudice à la compétitivité des entreprises du secteur aérien, secteur économique très porteur assurant l'emploi de quelque 5.000 personnes au Luxembourg.

¹ OACI Document 9082, Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne.

Afin de doter l'Etat luxembourgeois des revenus financiers correspondant aux tâches assumées par la Direction de l'aviation civile au profit d'un secteur particulier de l'économie, la taxation de certains services rendus jusqu'à présent à titre gratuit s'impose. Il est escompté que par une tarification des services fournis, l'augmentation inévitable et nécessaire des effectifs de la Direction de l'aviation civile afin de s'acquitter de l'ensemble des obligations de supervision en matière de sécurité et de sûreté aériennes pourra être couverte à terme.

Il est à signaler que ces services font l'objet depuis longtemps d'une taxation dans la majorité des Etats membres de l'Union européenne et en particulier dans les pays limitrophes du Grand-Duché.

Le Gouvernement continuera à assurer une approche pragmatique et modérée en matière de fixation des taxes préqualifiées afin d'assurer un développement continu de la plate-forme aéroportuaire luxembourgeoise et de préserver la compétitivité de l'aviation civile luxembourgeoise.

Le **troisième alinéa** prévoit la détermination par la Direction de l'aviation civile des trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg, conformément à l'article 17, paragraphe 3, deuxième tiret de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée:

„La Direction a pour missions: (...)

- d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile.“*

Le texte intègre les observations exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis No 46.687 du 22 mars 2005 relatif au projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg.

La publication par référence au Mémorial, en l'occurrence celle du Document de Référence aux Trajectoires (DRT) consignait les trajectoires à emprunter pour les atterrissages et les décollages au Findel, doit être formellement prévue dans un texte de loi pour être conforme aux exigences posées par l'article 112 de la Constitution.

Il convient de noter qu'étant donné que le Grand-Duché de Luxembourg ne représente qu'un maillon infiniment limité dans l'espace aérien européen, il est contraint d'aligner ses propres trajectoires en fonction des points de rattachement des espaces étrangers fixés par les autorités des pays avoisinants sans marge de manoeuvre particulière. Afin de faire face aux nombreux remaniements relatifs aux découpages de l'espace aérien luxembourgeois les trajectoires sont prévues d'être fixées dans un instrument juridique souple qui tient compte de la singularité de ce domaine présentant un degré de technicité élevé.

Par ailleurs, le recours à un référentiel, le document de référence aux trajectoires, en abrégé „DRT“, existe déjà dans le domaine ferroviaire (le „DRR: document de référence du réseau“ prévu à l'article 16 du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise) et dans le domaine des postes (article 7(4) de la loi modifiée du 10 août 1992 portant création de l'Entreprise des postes et télécommunications).

Le DRT est établi par la Direction de l'aviation civile. La mise en vigueur est subordonnée aux conditions suivantes:

Tout d'abord, le référentiel doit bénéficier de l'approbation du Ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

Ensuite, il faut que le DRT respecte les conditions de publication telles que définies à l'article 3 du projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage à l'Aéroport de Luxembourg, c'est-à-dire que les références ou amendements relatifs au DRT doivent faire l'objet d'une publication au Mémorial, Recueil administratif et économique au moins quinze jours francs avant leur mise en vigueur. Cette publication s'impose pour assurer le principe d'information du public et se fera parallèlement aux publications insérées dans l'AIP (*Aeronautical information publication*: il s'agit de la publication éditée, en langue anglaise pour les pilotes, par l'établissement public belge de contrôle aérien Belgocontrol) pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg.

6° Un nouvel article 7bis est inséré.

Cet article instaure les dispositions afférentes aux mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées contenues jusqu'à présent aux articles 24 à 27 du

règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. Deux raisons viennent en particulier expliquer pareille démarche: garantir le respect des contraintes constitutionnelles inhérentes à la légalité des peines et renforcer la sécurité juridique du texte.

Les mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées font incontestablement partie des dispositions les plus importantes du système national de licences de personnel de conduite d'avion et nécessitent une base légale afin d'assurer la mise en conformité avec la récente jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Cette approche fait suite à la recommandation du Conseil d'Etat dans son avis No 46.201 du 13 janvier 2004 relatif au règlement grand-ducal précité.

Tenant compte des considérations de l'arrêt No 12/02 du 22 mars 2002 de la Cour constitutionnelle arguant que le principe de la spécificité de l'incrimination constitue le corollaire de la légalité des peines consacré à l'article 14 de la Constitution et en vertu duquel „*toute peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi*“, la rédaction du paragraphe sous rubrique énonce de manière très détaillée les conditions de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées. D'après l'arrêt prémentionné, „*le principe de la légalité des peines entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et précis pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables*“.

Dans son avis No 46.201 du 13 janvier 2004 relatif au projet de règlement grand-ducal réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, le Conseil d'Etat avait estimé que la base légale dudit projet était inadaptée au vu des prescriptions constitutionnelles inhérentes à la réglementation d'une profession.

Ainsi, pour satisfaire à l'article 11 de la Constitution, l'insertion dans une loi des dispositions afférentes du système national de licences de personnel de conduite d'avion s'impose.

Le projet de loi sous examen désigne le directeur de l'aviation civile comme autorité compétente pour délivrer les licences, les qualifications associées, les validations et conversions et les autorisations du personnel navigant.

Il peut aussi en refuser l'octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre, les retirer, ou refuser leur restitution ou leur renouvellement.

Cette attribution de compétences au directeur de l'aviation civile se trouve en ligne avec les dispositions inhérentes à la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée, loi instaurant la Direction de l'aviation civile, et s'inscrit dans le cadre d'un effort de départage et de clarification de compétences entre le Ministre ayant les transports dans ses attributions et la Direction de l'aviation civile, transposant ainsi une des recommandations de l'OACI lors des récents audits effectués dans le domaine de l'aviation civile.

Par ailleurs, le projet de loi sous rubrique se propose de combler l'absence de référence légale relative à l'agrément de personnes morales ou physiques chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type.

7° Un nouvel article 7ter est inséré.

L'article dont question se propose d'insérer dans l'ordre juridique national les principes directeurs inhérents à l'octroi des licences de contrôleurs de la circulation aérienne tel que le réclame la directive (CE) No 2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Il revient au directeur de l'aviation civile d'octroyer, de suspendre, de limiter, de refuser ou de retirer les licences préqualifiées.

La Direction de l'aviation civile est la seule autorité nationale dans le domaine de l'aviation civile remplissant les critères d'indépendance vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne et des organismes de formation répondant ainsi aux exigences de l'article 3 de la directive (CE) No 2006/23 précitée.

Par ailleurs, la Direction de l'aviation civile a été désignée depuis le 4 février 2005 par le Ministre des Transports comme autorité de surveillance nationale dans le cadre de la mise en oeuvre du „Ciel unique européen“.

8° *Un nouvel article 11bis est inséré.*

Cet article, inchangé par rapport à la version initiale du projet de loi No 5273, n'avait pas fait l'objet de remarques de la part de la Haute Corporation.

9° *Un nouvel article 13bis est inséré.*

Le paragraphe 1er a pour finalité d'assurer que les agents visés à l'article 39 de la loi modifiée de 1948 puissent procéder aux inspections et aux contrôles prévus par cette loi, ses règlements d'exécution ainsi que par les dispositions du droit aérien international et communautaire inhérentes à la chaîne de sécurisation du fret aérien.

L'accès visé au présent article vaut uniquement pour les installations et les établissements des prestataires de services aériens, des exploitants ou des gestionnaires d'aérodromes, des transporteurs aériens, des agents habilités et des expéditeurs connus.

Le paragraphe 2 prévoit une aggravation des peines en cas de récidive.

10° *Un nouvel article 13ter est inséré.*

Les opérateurs, les gestionnaires exploitants d'un aérodrome ou d'infrastructures aéroportuaires ne peuvent exercer leurs activités qu'à condition d'avoir au préalable déposé, auprès de la Direction de l'aviation civile, des plans de sécurité et de sûreté ainsi que des plans de formation du personnel.

L'exercice de leurs activités ne peut être commencé qu'après que lesdits plans ont été approuvés par ladite Direction.

En outre, l'exercice des activités doit être conforme auxdits plans déposés et approuvés.

Les inspections et contrôles relatifs au respect de ces plans seront effectués par la Direction de l'aviation civile.

On entend par plan de sécurité toute mesure destinée à assurer la sécurité des personnes, des passagers, des infrastructures aéroportuaires, des biens à l'intérieur des zones aéroportuaires ou des aéronefs (par exemple: emplacement des sorties de secours, description détaillée des secours présents à l'aéroport et des missions dévolues à chaque corps, mesures à prendre en cas d'alerte d'incendie, conditions assurant une évacuation efficace des personnes se trouvant à l'intérieur des zones aéroportuaires).

Les conditions et modalités que doivent respecter les plans de sécurité sont celles prévues aux annexes 2 et 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale (OACI).

Le plan de formation du personnel prévoit les modalités selon lesquelles le personnel affecté aux missions de sûreté à l'aéroport (inspection, filtrage, patrouilles, évaluations des performances, ...) doit être formé. Sont également comprises dans ce plan les modalités relatives à la formation continue dudit personnel.

Les détails de ces formations figurent dans la réglementation communautaire, à l'annexe 17 de l'OACI ainsi que dans le document 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Il est encore à noter que dans la mesure où les modalités de formation ont trait à la sûreté aérienne, ces documents font l'objet d'une classification par les instances internationales et communautaires et ne sont pas disponibles pour le public.

Le plan de sûreté est expressément prévu par le règlement (CE) No 2320/2002 du 16 décembre 2002 ainsi qu'à l'article 15 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée.

Pour les gestionnaires et exploitants d'infrastructures aéroportuaires, le plan de sûreté comporte l'obligation de définir les modalités d'accès, de contrôle et de surveillance applicables à l'aéroport et à toute infrastructure aéroportuaire, qu'elle se situe dans l'enceinte aéroportuaire ou en dehors.

Pour les transporteurs aériens ou exploitants d'aéronefs ainsi que pour toute autre société ou organisme poursuivant des activités liées à l'aviation civile, les plans de sécurité et de sûreté ainsi que les plans de formation seront à présenter d'office à la Direction de l'aviation civile. Ces plans des entités de droit luxembourgeois font l'objet d'une approbation formelle par la Direction de l'aviation civile. Cette dernière vérifiera si l'exploitation de ces entités est conforme au droit aérien international et communautaire.

Le détail desdites obligations découle du droit aérien international (l'annexe 17 OACI), des règlements communautaires applicables en matière de sûreté de l'aviation civile (règlements CE précités)

et de certaines recommandations de la Conférence européenne de l'aviation civile (document No 30 CEAC).

L'incrimination de cette infraction est nécessaire, d'une part, pour assurer la sécurité et la sûreté aériennes des personnes et des biens et, d'autre part, pour se conformer aux dispositions internationales et communautaires précitées.

Une récidive dans le délai de 3 ans porte la peine à 50.000 euros d'amende.

11° Un nouvel article 13quater est inséré.

Cet article punit toute personne qui utilise, communique, brouille, écoute ou perturbe les moyens de communications réservés à l'usage aéronautique.

La complexité et la technicité des informations transmises par les moyens de communications relevant du trafic aérien justifient que l'utilisation du spectre hertzien réservé à l'aviation civile soit protégée de façon dissuasive afin d'éviter des abus, des actes de malveillance, de négligence ou d'imprudence pouvant aller jusqu'à mettre en péril la sécurité des personnes à bord, du personnel navigant et de l'aéronef.

Il convient de préciser que l'infraction prévue au présent article a pour finalité d'assurer le maintien, la disponibilité, la continuité, la précision et l'intégrité des services de communication aéronautique.

Cette finalité s'inscrit dans la lignée des dispositions prévues par le règlement (CE) 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ainsi que celles prévues à l'annexe 10 concernant les télécommunications aéronautiques de la convention relative à l'aviation civile internationale (volume I: 5e édition de juillet 1996; volume II: 6e édition d'octobre 2001; volume III: 1ère édition de juillet 1995; volume IV: 3e édition de juillet 2002; volume V: 2e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au No 79).

L'interdiction dont question ne vise pas les personnes affectées auprès d'administrations auxquelles la loi confère des missions spécifiques en matière de circulation aérienne.

Sont également exclus de cette interdiction et pour autant que l'exercice de leurs fonctions l'exige, le personnel navigant des compagnies aériennes, le personnel au sol, les pilotes, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéronefs, ainsi que les exploitants ou gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires et en général toute personne dont l'activité requiert l'utilisation des moyens de communication aéronautique.

A l'inverse, l'interdiction vise particulièrement des personnes dont l'utilisation des moyens de communication aéronautique ne peut manifestement pas être rattachée à une activité aérienne (par exemple: radio-amateurisme, l'acquisition ou la possession injustifiée de tels appareils ...).

L'article prévoit toutefois une ouverture en ce sens que la Direction de l'aviation civile peut conférer une autorisation aux personnes présentant une demande relative à l'utilisation desdits moyens de communications s'il s'avère que cette demande est justifiée et en relation avec des activités aériennes (ex.: manifestation ou événements aéronautiques type Mobilux Trophy, Montgolfières LuxGSM, ...).

Il est à préciser que les conditions et modalités à respecter pour obtenir une autorisation découlent du droit aérien international et communautaire (*cf.* textes mentionnés *supra*).

La bande-fréquence du spectre hertzien réservée à l'usage de l'aviation civile et qui est visée par l'interdiction est celle que l'Institut luxembourgeois de régulation a réservée à l'usage aéronautique.

Une aggravation de la peine est prévue en cas de récidive dans le délai de 3 ans.

12° Un nouvel article 14bis est inséré.

Le paragraphe 1er punit toute personne transportant à bord d'un aéronef un article prohibé par le droit communautaire.

Les articles prohibés à bord des aéronefs sont définis par le règlement (CE) 68/2004 de la Commission du 15 janvier 2004 modifiant le règlement (CE) 622/2003 fixant des mesures pour la mise en oeuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne. La liste des articles prohibés est par ailleurs affichée aux accès à l'aéroport.

Une aggravation en cas de récidive dans un délai de 3 ans porte la peine à 25.000 euros d'amende.

Si l'introduction d'un tel objet prohibé entraîne soit la mort d'une personne, soit une incapacité permanente de travail, soit la perte absolue de l'usage d'un organe ou une mutilation grave, la peine est portée à 3 ans d'emprisonnement et à une amende de 100.000 euros.

Le paragraphe 2 punit le transporteur aérien, l'agent habilité et l'expéditeur connu d'une amende de 100 euros à 250 euros pour chaque violation des dispositions portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus.

Ces personnes devront donc au préalable effectuer des contrôles de sûreté pour chaque envoi de fret destiné à être transporté par voie aérienne.

La notion de „contrôle de sûreté“ est définie au point 1-22 de l'annexe du règlement (CE) No 2320/2002.

Les conditions et modalités que doit remplir un intéressé afin de se voir reconnaître la qualité d'agent habilité ou d'expéditeur connu sont déjà fixées par le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus en matière de contrôles de sûreté aérienne. Ces dispositions reprennent les dispositions déjà applicables en la matière et figurant aux règlements (CE) 2320/2002 et 622/2003, précités.

Le paragraphe 3 impose à tout opérateur ou gestionnaire exploitant d'un aérodrome ou d'infrastructures aéroportuaires ainsi qu'à tout exploitant d'un aéronef ou à tout transporteur aérien le respect des diverses mesures quant à la sécurisation des passagers accédant dans des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport, aux bagages transportés ainsi qu'aux aéronefs.

Il s'agit par exemple de l'obligation de procéder à une fouille complète de l'aéronef avant chaque décollage, de veiller à ce que l'aéronef en stationnement soit constamment sous surveillance, des mesures destinées à empêcher l'introduction de personnes à bord des aéronefs, notamment par l'apposition de scellés permettant de détecter toute intrusion.

Les personnes accédant aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport doivent au préalable avoir fait l'objet d'inspections/filtrages selon des critères et méthodes prédéfinis.

Les bagages doivent également être inspectés et filtrés afin qu'aucun article prohibé ne puisse être introduit dans les zones aéroportuaires.

Les dispositions y relatives sont fixées par les règlements (CE) 2320/2002 du 16 décembre 2002, 622/2003 du 4 avril 2003, 781/2005 du 24 mai 2005 et 857/2005 du 6 juin 2005.

Il est encore à préciser que les éléments mentionnés dans le présent article sont contrôlés selon des critères, méthodologies et procédures définis et fixés par la Direction de l'aviation civile sur la base des dispositions communautaires mentionnées *supra*, et adaptés aux spécificités de l'aéroport de Luxembourg (configuration des infrastructures, flux des passagers, volume du fret aérien ...).

Ces critères et méthodes ne sont pas rendus publics en raison de leur caractère confidentiel touchant à la sûreté aérienne et font l'objet d'une classification conformément à la loi du 15 juin 2004 relative à la classification des pièces et aux habilitations de sécurité.

Ils ne sont communiqués, en fonction de leur utilité, qu'à certaines administrations dont les missions justifient la connaissance de ces informations (Police grand-ducale, Administration des douanes et accises, Haut-Commissariat à la protection nationale).

13° Un nouvel article 14ter est inséré.

Dans la mesure où l'aéroport comporte des zones de sûreté à accès réglementé et des parties critiques, toute personne démunie d'une carte d'identité aéroportuaire ainsi que toute personne titulaire d'un laissez-passer journalier ou d'un laissez-passer pour véhicules et qui ne l'affiche pas, qui n'est pas accompagnée par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire pour les zones visitées, ou qui ne respecte pas les règles de circulation y applicables est sanctionnée par une amende.

Ceci vaut également pour les véhicules.

Les amendes sont graduées en fonction de la nature de l'infraction.

Ainsi **le paragraphe 1er** prévoit une amende de 25 euros à l'encontre de toute personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire qu'elle n'affiche pas visiblement.

La circulation à l'intérieur d'une zone de sûreté ou dans les parties critiques de l'aéroport (établies d'après les modalités du règlement (CE) No 1138/2004 de la Commission du 21 juin 2004 établissant

une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports) autres que celles définies sur la carte d'identité aéroportuaire ainsi que l'accompagnement par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire, de plus de 5 personnes sans autorisation préalable de la Police grand-ducale entraînent une amende de 50 euros.

Un règlement grand-ducal définissant les modalités d'accès aux zones à accès réglementé de l'Aéroport de Luxembourg définira les personnes et les véhicules qui seront exemptés d'une autorisation d'accès.

Le paragraphe 2 vise les mêmes infractions mentionnées *supra* à l'encontre des conducteurs de véhicules accédant dans l'enceinte aéroportuaire.

Le paragraphe 3 vise les infractions aux règles de circulation dans les zones de sûreté ou dans les parties critiques de l'aéroport à l'encontre des conducteurs de véhicules accédant ou circulant dans l'enceinte aéroportuaire.

Le paragraphe 4 définit les modalités touchant à la récidive.

14° Un nouvel article 24bis est inséré.

Les rédacteurs de l'article sous examen ont intégré les observations pertinentes quant au fond et quant à la forme telles que formulées par le Conseil d'Etat dans son avis No 46.502 du 22 mars 2005 concernant le projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg.

L'article 24bis élève au rang de la loi les conditions relatives aux sanctions pour le non-respect des dispositions réglementaires relatives aux trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg conformes aux principes généraux du droit pénal, fixant une fourchette dans laquelle se situe dorénavant l'amende, régissant les conditions de la récidive et décrivant la procédure de paiement de l'amende.

L'introduction d'un recours en réformation semble inopportune dans la mesure où le recours en annulation offre une protection suffisamment large aux administrés victimes d'un abus de droit ou d'une violation légale ou réglementaire quelconque.

Les modalités d'application et de contrôle en matière de respect des trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg seront précisées par règlement grand-ducal.

15° Un nouvel article 24ter est inséré.

Cet article a pour finalité d'assurer qu'en lieu et place des contraventions prévues aux articles 14bis et 14ter de la présente loi, des avertissements taxés, à l'instar de ceux prévus par le Code de la route, puissent être dressés par les agents visés à l'article 39.

Les dispositions prévues aux **paragraphes 1 et 2** reprennent, à la lettre, celles prévues par le Code de la Route.

16° Un nouvel article 28bis est inséré.

Le présent article a pour objectif d'instaurer un cadre général de répression contre l'abus d'alcool et de stupéfiants altérant les facultés physiques et psychiques de toute personne faisant partie du personnel navigant ou de toute personne exerçant des fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport et susceptibles de rendre dangereux le séjour à l'intérieur desdites zones. Le cadre en question entend combler un vide juridique dans le domaine de l'aviation civile.

Il y a lieu de rappeler que le Conseil d'Etat avait marqué son accord avec les dispositions prévoyant la limitation de la consommation d'alcool tout en proposant l'idée de prévoir les modalités permettant un contrôle effectif, c'est-à-dire des contrôles inopinés sur ordre du procureur d'Etat, même en absence de tout indice faisant présumer qu'une personne se trouve dans un des états alcooliques prévus par le texte ou en absence de tout accident impliquant cette personne.

La nouvelle rédaction de l'article sous examen permet désormais de réaliser lesdits contrôles par sondage. Cette constatation vaut également *mutatis mutandis* pour le dépistage de produits illicites de stupéfiants. Le procureur d'Etat aura la faculté de déterminer les dates, zones de sûreté à accès réglementé et horaires des contrôles à effectuer préventivement par les membres de la Police grand-ducale.

L'article en question reprend très largement les dispositions du Code de la route, y compris les amendements gouvernementaux y relatifs, en s'inscrivant dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière qui se trouve traduit dans le projet de loi No 5366:

- a) modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
- b) modifiant la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;
- c) modifiant la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Il va de soi que suivant le principe du parallélisme des formes et par cohérence législative, les différents taux envisagés par le texte sous rubrique, tels qu'empruntés au Code de la route, et plus précisément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ont été adaptés aux seuils retenus suite au récent abaissement des taux d'alcoolémie dans le domaine de la circulation routière [cf. projet de loi No 5366].

Si les effets négatifs sur les facultés du conducteur de véhicules ont été incontestablement démontrés par d'innombrables études, il faut y ajouter que tant l'alcool que les narcotiques ont un effet dévastateur et accru à bord d'un aéronef en raison de la différence de la pression atmosphérique.

Toutefois il y a lieu de relever que les accidents ou les incidents liés à une consommation abusive d'alcool ou de produits narcotiques dans le domaine de l'aviation civile sont extrêmement rares d'après les conclusions des entités techniques d'enquêtes notamment en raison d'une politique de zéro-tolérance de la part des compagnies aériennes à cet égard.

Le projet maintient le principe de l'application différenciée des seuils d'alcoolémie déterminés en vertu du degré de responsabilité incombant à la personne concernée. Le taux maximal le plus restrictif de 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,05 mg d'alcool par litre d'air expiré s'applique aux membres du personnel navigant en vertu des lourdes responsabilités à charge des pilotes et de tout membre de l'équipage durant l'exercice de leurs fonctions sachant que l'influence d'alcool, même en petites quantités, peut affaiblir la concentration de ces personnes.

Toutefois, en se référant aux explications scientifiques et aux conclusions accompagnant le projet de loi No 5366 précité, il s'avère que la prescription d'un taux de 0,0 g par litre de sang, certes louable et stipulée, par ailleurs, dans les contrats de travail de chaque membre d'équipage, se heurte à des difficultés pratiques.

Alors qu'il est estimé que d'un point de vue psychologique, le message de l'abstinence en matière d'alcool se prête le mieux pour atteindre le meilleur degré de sécurité aérienne, toujours est-il, d'un point de vue légal, que le cadre dans lequel doivent se dérouler les poursuites pour imprégnation éthylique doit tenir compte de contraintes techniques en relation avec la fiabilité inhérentes aux appareils de dépistage utilisés, d'une part, et des problèmes liés à la consommation de médicaments et au phénomène de résidu d'alcool, d'autre part. A ces fins, il est judicieux de s'inspirer des législations des Etats membres de l'Union européenne ayant opté pour une approche similaire.

D'ailleurs, le règlement (CE) No 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile instaure le code futur **EU-OPS 1** qui fixe parmi les règles d'exploitation d'aéronefs à titre onéreux un seuil maximal de 0,2 g d'alcool par litre de sang que les Etats membres ne peuvent pas dépasser.

Conformément aux recommandations de la Haute Corporation il est renvoyé à l'article 7bis du présent projet de loi en ce qui concerne les dispositions afférentes aux mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées.

17° L'article 39 est modifié.

Le nouveau libellé de l'article 39 opère une modernisation des dispositions existantes inhérentes aux entités chargées de l'exécution de la présente loi et désignant celles chargées de la constatation des infractions par voie de procès-verbal.

Ainsi l'article en question intègre dès à présent les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises que la loi modificatrice du 14 mars 1973 avait ajoutés aux dispositions initiales de 1948.

La nouvelle rédaction a le mérite de formaliser les pouvoirs et les responsabilités des agents cités au **paragraphe 3** s'agissant des contrôles d'accès aux zones de sûreté réglementées de l'aéroport respectivement dans les zones aéroportuaires, des fouilles corporelles de toutes personnes ainsi que des fouilles des bagages et des marchandises.

La détermination des pouvoirs et des responsabilités a été retenue d'un commun accord au sein du comité national de sûreté de l'aviation civile, entité regroupant toutes les entités publiques compétentes en la matière sur le plan national.

18° Un nouvel article 39bis est inséré.

Le nouvel article 39bis précise les pouvoirs des agents privés accomplissant des missions de sûreté sous le contrôle et la responsabilité de la Police grand-ducale (axées sur le volet passagers), de l'Administration des douanes et accises (axées sur le volet fret) et de la Direction de l'aviation civile (axées sur le volet agents habilités).

19° Un nouvel article 41 est inséré.

La loi modifiée du 19 mai 1999, précitée, instituant la Direction de l'aviation civile, dispose en son article 2 b) que la Direction de l'aviation civile est l'administration publique compétente en tant qu'autorité aéronautique pour le domaine de l'aviation civile.

Ladite loi modifiée du 19 mai 1999 confie à la Direction de l'aviation civile des missions spécifiques dans les domaines de la sécurité et de la sûreté aériennes pour l'ensemble des activités civiles aériennes.

L'article 41 a pour finalité de préciser deux particularités:

- d'une part, les compétences et missions du service aéronautique, jadis opérant au sein du Ministère des Transports, seront dorénavant exercées exclusivement par la Direction de l'aviation civile;
- d'autre part, les pouvoirs dévolus aux agents de surveillance dudit service aéronautique seront exercés par les agents de la Direction de l'aviation civile.

En effet, la question fut soulevée qu'il n'apparaissait pas de façon claire et explicite que les missions du service aéronautique, jadis opérant sous les auspices du Ministère des Transports, avaient été attribuées, par la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée, à la Direction de l'aviation civile.

L'énumération des compétences prévues à l'article 17, paragraphe 3, de la loi modifiée du 19 mai 1999 constitue le reflet, certes adapté d'après les nouvelles obligations découlant du droit aérien international et communautaire, des missions ayant incombé à l'époque audit service aéronautique.

20° Un nouvel article 42 est inséré.

La transposition de la directive (CE) No 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile a été réalisée moyennant le recours à un règlement grand-ducal dont le projet a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en sa séance du 8 décembre 2006.

En guise des observations exprimées par les avis des chambres professionnelles et celui du Conseil d'Etat en date du 13 février 2007, quelques modifications mineures du texte aux connotations civiles et pénales s'imposaient notamment pour garantir le respect des règles constitutionnelles. Eu égard au principe de la légalité des peines réclamant une disposition légale, ces modifications à caractère civil ou pénal ont été intégrées dans le présent projet de loi.

La rédaction de l'article 42, paragraphe 2, reprend textuellement le libellé suggéré par le Ministère de la Justice en faveur d'une protection accrue des salariés en cas de notifications d'événements visés par le champ d'application de la directive (CE) No 2003/42 précitée.

21° Un nouvel article 43 est inséré.

Aux termes de l'article 14 du règlement (CE) No 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, les Etats membres ont l'obligation de désigner un organisme chargé de l'application des dispositions susmentionnées y compris en ce qui concerne les normes de qualité de l'assistance. Cette mission rentre parfaitement dans le champ de compétence de la Direction de l'aviation civile, seule entité compétente en matière d'aviation civile qui satisfait aux critères

d'impartialité et d'indépendance par rapport à l'entité gestionnaire de l'aéroport et face aux transporteurs aériens, critères sollicités par le droit communautaire.

Dans le cadre de ses missions générales, elle a vocation à contrôler et à superviser le respect des obligations protectrices des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite incombant à l'entité gestionnaire de l'aéroport, c'est-à-dire lux-Airport S.A. La Direction de l'aviation civile assumera également la mission de recueillir les plaintes déposées par les personnes s'estimant lésées en cas d'infraction présumée à la législation afférente.

L'article 43 établit les sanctions requises par l'article 16 du règlement (CE) No 1107/2006 précité visant à punir les transporteurs aériens, leurs agents ou les organisateurs de voyages qui refusent une réservation aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite ou qui refusent l'embarquement de ces personnes pour des motifs discriminatoires ne cadrant pas avec les causes d'exonérations limitées prévues par l'article 4 du règlement (CE) No 1107/2006. Il en est de même des entités citées *supra* qui ne mettent pas à disposition des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite les informations préalables inhérentes aux éventuelles restrictions à leur transport qui se justifient au titre des règles de la sécurité aérienne ou dans le chef de la taille de l'aéronef.

*

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

1° Le paragraphe 2 de l'article 7 est modifié.

Les infrastructures centralisées constituent des éléments essentiels dans la gestion des ressources aéroportuaires, notamment dans le contexte de l'assistance en escale.

La loi modifiée du 19 mai 1999 précise dans son article 7, paragraphe 2, de manière limitative les infrastructures centralisées de l'aéroport de Luxembourg. Or la directive (CE) No 96/67 du 15 octobre 1996 du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, qui a été transposée en droit luxembourgeois par la loi précitée, mentionnait seulement des exemples d'infrastructures centralisées („... *telles que*: ...“), la nature de la liste était donc clairement exemplative et non limitative.

L'exploitation de l'aéroport de Luxembourg par le biais de l'organisme mandaté par 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, à savoir la société lux-Airport S.A., requiert de considérer d'autres éléments de l'infrastructure comme „infrastructure centralisée“ de l'aéroport dont l'usage sera obligatoire par les prestataires de services et autres usagers de l'aéroport.

Parmi ces infrastructures il y a lieu d'indiquer les réseaux informatiques (avec ou sans câbles), les systèmes informatiques aéroportuaires (AODB, CUTE, CUSS, FIDS), la gestion centralisée de l'immeuble, les passerelles d'embarquement, les comptoirs d'enregistrement et d'embarquement et la production d'énergie thermique.

2° L'article 15 est modifié.

Le programme national de sûreté de l'aviation civile est un catalogue détaillant des mesures ainsi que des moyens humains et matériels nécessaires, adéquats et proportionnés afin de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite.

Ce programme, dont les dispositions trouvent leur source dans différentes conventions internationales relatives à l'aviation civile ainsi que dans des règlements communautaires s'applique aux compagnies aériennes, aux gestionnaires ou exploitants aéroportuaires, aux passagers, aux équipages tant au sol que dans les aéronefs, au public accédant à l'aéroport, au fret, à la poste, aux aéronefs et aux installations aéroportuaires, qu'elles se situent dans l'enceinte aéroportuaire ou à l'extérieur.

Le programme national de contrôle de la qualité (PNCQ) constitue la base du dispositif de sûreté mis en place à l'aéroport de Luxembourg en ce qu'il assure le respect par les autorités luxembourgeoises du plan national de sûreté de l'aviation civile.

Ce programme procède à un départage net des responsabilités des différentes entités concernées et répond à la nécessité d'assurer une supervision efficace. Le fonctionnement du PNCQ repose sur une

coopération étroite entre administrations, à savoir la Police grand-ducale, l'Administration des douanes et accises et la Direction de l'aviation civile, compétentes chacune pour assurer le contrôle qualité des missions de sûreté relevant de leur domaine respectif.

Le paragraphe 1er indique que le comité national de sûreté de l'aviation civile (en abrégé CONATSAC) est l'entité chargée d'élaborer et de mettre à jour le programme national de sûreté (PNS) et le programme national de contrôle de la qualité (PNCQ) de la sûreté de l'aviation civile en vertu des dispositions prévues aux règlements (CE) No 2320/2002 précité et (CE) No 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile.

Le paragraphe 2 précise que la Direction de l'aviation civile est l'administration compétente sur le plan national pour approuver, contrôler, coordonner et diffuser le programme national de sûreté de l'aviation civile.

Un règlement grand-ducal fixera d'après **le paragraphe 5** les modalités de diffusion des programmes en question étant donné que ces programmes contenant des renseignements sensibles font l'objet d'une classification en conformité avec la loi du 15 juin 2004 relative à la classification des pièces et aux habilitations de sécurité.

Le paragraphe 6 précise les sanctions qu'encourent tout opérateur ou tout gestionnaire exploitant un aéroport ou des infrastructures aéroportuaires, ainsi que tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui contrevient aux dispositions énoncées dans le PNS et le PNCQ, faisant aussi droit aux observations y relatives de la Haute Corporation dans son avis du 22 mars 2005 précité.

Le paragraphe 7 énonce l'obligation incombant aux entités citées *supra* d'élaborer et de transmettre, pour approbation à la Direction de l'aviation civile, un plan de sûreté.

Le plan de sûreté prévu par le règlement (CE) No 2320/2002 du 16 décembre 2002, est un programme ou catalogue de mesures comportant des modalités et procédures spécifiques, en accord avec le programme national de sûreté de l'aviation civile, que s'imposent un opérateur ou un exploitant aéroportuaire, ainsi qu'un transporteur ou exploitant d'aéronef afin de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite.

3° L'intitulé et le paragraphe 1er de l'article 16 sont modifiés.

Il est proposé de modifier l'appellation dudit comité par celle de „comité national de sûreté de l'aviation civile“ (en abrégé CONATSAC) dans la mesure où les textes communautaires et internationaux font explicitement référence à ce libellé.

En outre, l'essence de ce comité s'inscrit dans la lignée des autres comités nationaux institués au niveau interministériel coiffé par le Haut-Commissariat à la Protection Nationale, où les experts se concertent afin de conseiller le ministre du ressort pour toute question relative aux thématiques y traitées.

4° Un dixième, onzième et douzième tirets sont ajoutés au paragraphe 3 de l'article 17.

Ces tirets supplémentaires s'inscrivent dans la lignée des nouvelles missions qui incombent à la Direction de l'aviation civile pour assurer ses nouvelles obligations internationales.

Le **dixième tirt** concerne la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus, s'agissant des nouvelles exigences de sécurisation du fret aérien découlant du règlement (CE) No 2320/2003 précité. Un règlement grand-ducal définit les modalités et conditions afin de procéder à la désignation des agents habilités et de reconnaître les expéditeurs connus, et détermine l'autorité aéronautique chargée de veiller au respect de ces dispositions.

Les agents habilités et les expéditeurs connus sont des personnes transportant du fret par voie aérienne et astreintes à certaines mesures de contrôle qui sont prévues par les dispositions des règlements (CE) Nos 2320/2002 et 622/2003, précités.

Le **onzième tirt** consacre l'ajout du nouvel article 19*bis* donnant aux agents de la Direction de l'aviation civile la possibilité de rechercher et de constater toute infraction à la sécurité et à la sûreté aériennes.

Le **douzième tiret** instaure clairement la compétence de la Direction de l'aviation civile en matière de négociations d'accords aériens et de droits de trafic.

5° *Un nouveau paragraphe 4 est inséré à l'article 17.*

Il s'agit de consacrer une base juridique générale au profit de la Direction de l'aviation civile pour instituer des commissions ou autres organes à vocation consultative. Des règlements grand-ducaux préciseront les modalités de nomination et de fonctionnement desdites commissions ainsi que le traitement des données (cf. *paragraphe ci-après*).

6° *Un nouveau paragraphe 5 est inséré à l'article 17.*

L'article précise le traitement des données personnelles que peut effectuer la Direction de l'aviation civile.

Dans ce contexte il convient encore d'ajouter que les audits pratiqués par la Commission européenne et par l'OACI avaient relevé à l'encontre de la Direction de l'aviation civile une absence de pouvoirs d'investigation, de contrôle et de surveillance ainsi qu'une absence de moyens adéquats afin de pouvoir agir de façon préventive et satisfaisante aux sujétions internationales et communautaires lui incombant.

Il découle de ces constatations, d'une part, que la possibilité doit être accordée à la Direction de l'aviation civile de collecter, utiliser et traiter des données pertinentes afin de pouvoir octroyer, retirer ou suspendre toute licence ou autorisation notamment au personnel navigant ou à un mécanicien d'avion.

D'autre part, la Direction de l'aviation civile doit pouvoir procéder au traitement des données notamment judiciaires (nationales et étrangères) aux fins de prévention, de recherche et de constatation d'infractions en matière de sécurité et de sûreté aériennes dans le but de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Ainsi l'accès aux banques de données reprises à cet article permettra à la Direction de l'aviation civile d'assurer adéquatement l'exécution des missions lui incombant et notamment de:

- vérifier et contrôler les prénoms, patronyme et adresse des pilotes, du personnel navigant et surtout de contrôler l'exactitude des données relatives aux agents habilités et aux expéditeurs connus (personnes physiques et morales), tous astreints à des contrôles de sûreté spécifiques en matière de transport de fret aérien;
- de contrôler si l'état de santé du personnel navigant justifie la délivrance d'une licence, de qualifications associées, d'une validation, d'une conversion ou d'une autorisation spécifique (section de médecine aéronautique de la Direction de l'aviation civile);
- de contrôler si les conditions de délivrance des documents cités *supra* sont et restent remplies postérieurement à la délivrance de ces documents;
- de délivrer des licences d'exploitation et de transporteur aérien aux compagnies aériennes et d'en vérifier les conditions d'exploitation (siège, composition de l'actionnariat, ...);
- d'assurer la mise en oeuvre efficace de la directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers ainsi que les lignes directrices de l'OACI sur les données des dossiers passagers (OACI, PNR Cir 309/AT/131);
- pour les fonctionnaires, d'émettre un avis motivé et circonstancié en leur qualité de membres de la Commission spéciale d'autorisation d'accès, instituée par l'article 14 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2003 portant sur les zones de sûreté de l'aéroport de Luxembourg et relatif à la demande d'accès ou de maintien du droit d'accès auxdites zones de sûreté (collecte, utilisation et traitement de données des personnes accédant à l'aéroport ou souhaitant y accéder);
- d'assurer le respect des dispositions prévues aux articles 14^{ter} et 14^{quater} du présent projet de loi;
- de permettre l'application, la surveillance et le contrôle efficace des mesures prévues par les conventions de l'OACI suivantes:
 - Convention relative à l'aviation civile internationale,
 - Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Tokyo, le 14 septembre 1963),

- Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (la Haye, le 16 décembre 1970),
- Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Montréal, le 23 septembre 1971),
- Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971 (Montréal, le 24 février 1988),
- Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (Montréal, le 1er mars 1991, en cours de ratification, projet de loi No 5506).

Un règlement grand-ducal déterminera les finalités du traitement, la ou les catégories de personnes concernées et les données ou les catégories de données s'y rapportant, l'origine de ces données, les tiers ou les catégories de tiers auxquels ces données peuvent être communiquées et les mesures à prendre pour assurer la sécurité du traitement, et ce conformément aux dispositions de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

7° Un nouvel article 19bis est inséré.

Il paraît difficile de dresser une liste détaillée des inspections et contrôles que la Direction de l'aviation civile doit effectuer dans la mesure où les textes, qu'ils soient internationaux, communautaires ou nationaux, sont assez nombreux et hétéroclites.

S'agissant du domaine de la sûreté aérienne, le règlement (CE) No 2320/2002 du 16 décembre 2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et le règlement (CE) No 622/2003 de la Commission du 4 avril 2003 fixant des mesures pour la mise en oeuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne imposent à la Direction de l'aviation civile d'effectuer ou de faire effectuer une multitude de contrôles et inspections.

Il s'agit par exemple:

- du contrôle de l'accès aux installations aéroportuaires et à leurs dépendances,
- de la fouille et de la vérification des aéronefs ainsi que de leur protection,
- de l'inspection et du filtrage des bagages de cabine et de soute,
- des mesures de contrôle du transport du fret aérien ainsi que de la poste,
- du contrôle des documents accompagnant le fret aérien ainsi que de ceux attestant les autorisations délivrées par la Direction de l'aviation civile,
- des infractions prévues par les conventions internationales, par les règlements communautaires et par les lois visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite.

En matière de sécurité aérienne, les contrôles à effectuer sont définis par le règlement (CE) No 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

On entend par sécurité aérienne „l'état dans lequel le risque de dommage corporel ou matériel est réduit et maintenu à un niveau acceptable à travers un processus continu d'identification des dangers et de gestion du risque“ (Organisation de l'Aviation Civile Internationale – OACI – Doc 9859 AN/460, *Safety Management Manual* (SMM), § 1.2.3).

A titre de comparaison on peut citer la définition donnée par l'autorité aéronautique suisse en la matière et qui est plus complète que celle proposée par l'OACI: „on entend par sécurité aérienne les mesures visant à garantir la fiabilité technique et opérationnelle de tous les acteurs de l'aviation civile. Elle touche tous les domaines de l'aviation civile, à savoir des opérations de vol au service de contrôle aérien, aux aéroports, aux entreprises de construction et d'entretien ainsi qu'à la formation du personnel aéronautique. Elle couvre également toutes les étapes des processus, du stade de projet à la certification ou à l'approbation des produits et des procédures aéronautiques.“

Dans cet ordre d'idées on peut citer comme exemples le contrôle relatif à la navigabilité des aéronefs et leur certification, des certificats y afférents, des trajectoires empruntées par les aéronefs, des licences de vols, des certificats acoustiques et d'autres documents nécessaires à la navigation aérienne ainsi que de la certification des aérodromes et des héliports.

Le paragraphe 1er a pour finalité de dissuader toute entrave à l'encontre des agents de la Direction de l'aviation civile chargés d'effectuer les missions de contrôle et désignés à ces fins par le directeur aux fins d'accéder aux lieux mentionnés sans pour autant accorder aux agents préqualifiés le droit de procéder à une visite de locaux d'habitation qui reste soumis aux dispositions de l'article 33 (1) du code d'instruction criminelle.

Le paragraphe 2 permet à l'exploitant, au détenteur ou à l'occupant des lieux inspectés d'accompagner les agents de la Direction de l'aviation civile opérant les contrôles.

Le paragraphe 3 impose aux opérateurs l'obligation de mettre les fonctionnaires précités en mesure d'opérer le contrôle de tout document, licence, plan de sécurité et de sûreté.

Lesdits agents peuvent également prélever tout échantillon, produit ou matière aux fins d'analyse moyennant délivrance d'un récépissé que ce soit à titre d'examen après un incident ou un accident ou à titre préventif afin de contrôler le respect adéquat des mesures de sécurité ou de sûreté appliquées par les opérateurs.

Le paragraphe 4 prévoit la possibilité de procéder à la fermeture provisoire ou définitive de tout aérodrome ou hélicoptère dont les activités ou les conditions d'exploitation ne sont pas conformes aux prescriptions en vigueur.

Signalons que les prescriptions en question sont celles prévues à l'annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et qu'un règlement grand-ducal déterminera les modalités y afférentes.

Le paragraphe 5 confère le pouvoir aux agents de la Direction de l'aviation civile de procéder à l'immobilisation de tout aéronef ou d'interdire l'exercice des privilèges y rattachés lorsque la sécurité ou la sûreté aériennes sont compromises.

Sont visés par le domaine relevant de la sûreté aérienne, les actes d'intervention illicites constituant une menace pour l'aviation civile, tels la perpétration d'un crime ou d'un délit, voire ceux figurant dans une des conventions internationales ayant déjà fait l'objet d'une ratification au Luxembourg.

Sont visées par le domaine relevant de la sécurité aérienne, d'éventuelles déficiences techniques pouvant mettre en danger la navigabilité de l'aéronef.

Le renforcement des pouvoirs des agents de la Direction de l'aviation civile se justifie au regard des conclusions tirées par les deux inspections diligentées par la Commission européenne en 2004 et 2005 ainsi que l'audit pratiqué par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en février 2006 qui ont relevé et rappelé qu'une administration aéronautique devrait disposer de moyens de coercition et d'investigation adéquats afin d'assurer efficacement l'exécution des missions lui attribuées (cf. *supra*). Or les résultats des inspections effectuées par la Commission européenne et par l'OACI ont fait clairement ressortir que les agents de la Direction de l'aviation civile n'ont, à l'heure actuelle, pas suffisamment de pouvoirs afin d'investiguer et de rechercher toute infraction à la sécurité et à la sûreté aériennes.

Les audits précités ont également fait ressortir que les quelques sanctions prévues par la loi modifiée du 31 janvier 1948 ainsi que les pouvoirs reconnus aux agents nommés par l'article 39 de la loi de 1948 sont insuffisants pour assurer un niveau de sécurité et de sûreté aériennes correspondant au sens du droit aérien international et communautaire.

Enfin le pouvoir d'immobilisation cité sous rubrique se trouve parfaitement en phase avec les dispositions de la loi portant transposition de la directive (CE) No 2004/36 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, projet de loi approuvé par le Conseil de Gouvernement en sa séance du 16 février 2007.

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans la stratégie communautaire visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation dans la Communauté, cela par l'introduction dans la législation nationale de règles harmonisées concernant les inspections au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant à l'aéroport de Luxembourg.

La directive prévoit l'obligation pour les Etats membres de mettre en place un mécanisme approprié pour collecter les informations jugées utiles pour assurer un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile

et pour transmettre ces informations aux autorités d'autres Etats membres. Ensuite, il incombe à chaque Etat membre de procéder systématiquement à des inspections au sol en ce qui concerne les aéronefs des pays tiers. Les inspections se concentreront avant tout de manière ciblée sur les aéronefs pour lesquels des indices pertinents permettent de présumer que leur état ne serait pas conforme aux normes de sécurité internationales. En cas d'absence de conformité, il est possible d'immobiliser un aéronef jusqu'à preuve de l'élimination dudit risque.

Les transporteurs non communautaires récalcitrants s'exposeront au risque d'encourir une interdiction d'exploitation ce qui constitue un levier efficace pour assurer leur conformité aux normes élevées et uniformes de sécurité en Europe.

Au niveau national, il revient à la Direction de l'aviation civile d'effectuer les missions de contrôle découlant de la directive.

8° Un nouvel article 19ter est inséré.

Le règlement (CE) No 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs a pour objet de fixer les exigences minimales en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers.

L'article 50 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 et entrée en vigueur le 28 juin 2004, requiert des parties de veiller à ce que les transporteurs aériens contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de ladite convention. Ladite convention a été ratifiée par le Luxembourg à travers la loi du 12 août 2003 portant approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999.

L'article 7 du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens impose aux transporteurs aériens de contracter une assurance couvrant la responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers, sans toutefois fixer les montants minimaux à assurer ni les conditions de l'assurance.

L'article 8 du règlement (CE) No 785/2004 précité oblige les Etats membres de veiller à ce que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les exigences de couverture prescrites.

Au paragraphe 1er, il est spécifié que la Direction de l'aviation civile constitue l'entité la mieux appropriée sur le plan national pour procéder à ces vérifications dans le cadre de sa mission générale d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes en veillant en particulier au respect par tous les opérateurs de l'aviation civile des obligations tant nationales qu'internationales aux termes de l'article 17.3. de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile.

Le paragraphe 2 énonce le principe général qu'aucun aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien luxembourgeois sans être valablement assuré.

Le paragraphe 3 reprend les définitions du règlement (CE) No 785/2004 précité aux fins d'assurer une application homogène.

Le paragraphe 4 permet à la Direction de l'aviation civile d'interdire l'atterrissage d'aéronefs non communautaires à l'aéroport de Luxembourg conformément aux recommandations de l'article 8.6. du règlement (CE) No 785/2004. Il convient de noter que les aéronefs d'exploitants communautaires sont exempts de l'attribution de droits de trafic afférents.

Ce paragraphe est à lire ensemble avec le pouvoir alloué à la Direction de l'aviation civile au **paragraphe 7** d'interdire le décollage de tout aéronef, communautaire ou non, à partir de l'aéroport de Luxembourg (cf. article 8.7. du règlement (CE) No 785/2004).

Les paragraphes 5 et 6 traitent du principe de la charge de la preuve d'assurance.

Il est question aux **paragraphes 8 et 9** des sanctions pénales qu'encourent les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs s'ils violent les dispositions inhérentes à la couverture minimale d'assurance relative à la responsabilité civile à l'égard de leurs passagers voire à l'égard des tiers.

La sanction d'une aggravation des peines est prévue au **paragraphe 10** s'agissant des conditions ayant trait à la récidive.

9° *Un nouvel article 20bis est inséré.*

Avant sa nomination à la fonction de directeur de la Direction de l'aviation civile à partir du 1er janvier 2007, l'actuel titulaire de cette fonction relevait du cadre supérieur de la Police grand-ducale. La veille de sa nouvelle nomination, il exerçait la fonction de premier commissaire divisionnaire, fonction de fin de carrière classée au grade P12 du barème des traitements des fonctionnaires de l'Etat. Victime d'une agression de service qui ne lui permettait plus d'exercer ses fonctions, l'intéressé a bénéficié sur sa demande d'un congé sans traitement pour des raisons professionnelles, sollicité pour la période du 1er juillet 2005 au 30 juin 2009. En raison de ce congé, il n'a pas pu bénéficier d'un accès à un poste à responsabilité particulière classé au grade de substitution P12bis de sa carrière, libéré au début de l'année 2006 et occupé en conséquence par un collègue sur place de rang inférieur. Réintégré anticipativement dans ses fonctions à partir du 1.7.2007, il n'a pas pu bénéficier d'un classement au grade de substitution, faute de nouvelle vacance de poste. Pour remédier à cette perte de traitement, finalement encourue pour des raisons indépendantes de la volonté de l'intéressé, la présente disposition a pour objet de tenir compte, pour la détermination du traitement de directeur alloué à partir du 1er janvier 2007, d'un classement au grade de substitution P12bis de sa carrière initiale la veille de sa nouvelle nomination.

*

Article III. 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 est modifiée de la façon suivante:

1° *L'alinéa 1er de l'article 1er est modifié.*

Au premier paragraphe, il est clarifié que l'Etat assume sous son contrôle et sa responsabilité la police de l'aéroport. Cette disposition de la loi du 26 juillet 2002 est à lire ensemble avec l'article 39 tel qu'il a été modifié de la loi du 31 janvier 1948 précitée (voir *supra*).

En ce qui concerne le deuxième paragraphe et en conformité avec la proposition du comité national de sûreté de l'aviation civile (CONATSAC), la Police grand-ducale sera désormais l'autorité compétente en matière d'octroi d'autorisations d'accès pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg en remplacement de l'Administration de l'aéroport. Une adaptation du règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2003 portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables s'impose impérativement.

L'attribution de ces compétences à la Police grand-ducale résulte des dispositions du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (PNCQ), programme arrêté et approuvé par le Conseil de Gouvernement en sa séance du 1er décembre 2006.

Le PNCQ transpose sur le plan national les dispositions du règlement (CE) No 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (voir *supra*).

2° *L'alinéa 2 de l'article 2 est modifié.*

Les modifications projetées ne constituent que des corrections rédactionnelles sans aucun élément nouveau et ne requièrent, partant, pas de commentaire particulier.

3° *Un nouvel article 2bis est inséré.*

Cet article vise à instaurer un comité de coordination aéroportuaire afin d'assurer un dialogue structuré entre la future Administration de la navigation aérienne, dont les missions sont limitativement arrêtées dans le projet de loi précité, et la société de l'aéroport de Luxembourg S.A qui a une vocation plus générale d'exploitation technique et commerciale de l'aéroport.

Une telle coopération institutionnalisée s'impose notamment au vu de la mission d'exploitation de l'aérogare qu'assumera la société lux-Airport avec la mise en service du terminal A dès 2008. lux-Airport sera alors aussi en charge des opérations sur l'aire de trafic où une coopération avec les services de la future Administration de la navigation aérienne s'impose.

Par ailleurs, il convient de relever que la certification de l'aérodrome imposée par l'annexe 14 de l'OACI requiert nécessairement une concertation étroite entre le gestionnaire de l'aéroport et le prestataire de services de navigation aérienne.

De manière générale, une collaboration accrue devrait favoriser une visibilité plus homogène de l'aéroport envers les médias, les professionnels et le public en général.

Il y a lieu de mentionner qu'une telle structure existe sur de nombreux aéroports européens aux fins de l'optimisation de l'utilisation de l'infrastructure et d'amélioration du service au client.

*

FICHE FINANCIERE SOMMAIRE

Le projet de loi sous examen prévoit d'organiser et d'encadrer le domaine de la sûreté dans l'aviation civile pour rendre la législation compatible avec les exigences communautaires en la matière. Les nombreuses initiatives et évolutions que connaît le secteur aérien depuis les événements dramatiques du 11 septembre 2001 réclament inéluctablement des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire mais également une augmentation en termes de ressources humaines pour faire face aux nouvelles obligations que devront supporter les administrations compétentes.

Les dépenses de sûreté à effectuer à l'aéroport sont actuellement pris en charge par le budget de l'Etat par le biais de la société lux-Airport S.A. Ces dépenses ont connu et connaîtront probablement une augmentation dans les années à venir.

Le projet de loi se limite en premier lieu à déterminer les responsabilités des différents intervenants. Les redevances à percevoir par les différents intervenants seront arrêtés par les entités prestataires de ces services. Le montant des taxes, redevances et droits à percevoir par la Direction de l'Aviation civile ainsi que leurs modalités de perception sont fixés par règlement grand-ducal.

Faute de prévisibilité de l'évolution à moyen terme du domaine de l'aviation qui peut connaître des mutations profondes à court terme, il est particulièrement difficile de quantifier le volume de surcharge de travail pour les autorités.

Les autres dispositions, telles que celles concernant l'alignement sur les exigences en matière de protection des données à caractère personnel, concernant l'augmentation du niveau de sécurité par la création d'une base juridique solide permettant une répression de phénomènes compromettant la sécurité aérienne (alcool, drogues, abus de médicaments ...) sont de simples adaptations légales d'ordre technique sans charges financières quelconques. Il en est de même des dispositions en matière de précision des responsabilités, voire celles d'adaptation de la terminologie.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/09

N° 5273⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

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

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(4.10.2007)

Par lettre du 26 juillet 2007, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

1. Ce projet a pour but de remanier le projet de loi No 5273 ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'Aéroport;
- 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;
- 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

2. Ce remaniement a pour but notamment de tenir compte des recommandations formulées par le Conseil d'Etat en son avis du 22 mars 2005 concernant le projet de loi No 5273 dans sa teneur initiale.

3. En outre, toutes les dispositions contenues dans la version initiale du projet de loi No 5273 relatives à la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport ont été intégrées dans le nouveau projet de loi No 5742 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.

4. La CEP•L salue cette volonté gouvernementale, mais aurait préféré que soient centralisées dans un texte unique toutes les dispositions applicables dans l'enceinte de l'aéroport, ce dans un souci de clarté, de transparence et de sécurité juridique.

*

**1. MODIFICATION DE LA LOI MODIFIEE DU 31 JANVIER 1948
relative à la réglementation de la navigation aérienne (Article I du projet de loi)**

1.1. Commissions consultatives du ministre des Transports

5. Le projet de loi consacre une base juridique générale au profit du Ministre ayant les transports dans ses attributions pour instituer des commissions ou autres organes qu'il peut consulter dans le cadre de ses compétences. Des règlements grand-ducaux préciseront les modalités de nomination et de fonctionnement desdites commissions. **(Article I 3° – nouvel article 1bis de la loi modifiée de 1948)**

1.2. Autorisations de survol

6. Le projet propose de soumettre les autorisations d'atterrissage et du survol du territoire luxembourgeois par des aéronefs d'Etat étrangers, en premier lieu les aéronefs militaires, à la compétence unique du Ministre ayant la défense dans ses attributions. **(Article I 4° – nouvel alinéa 3 de l'article 3 de la loi modifiée de 1948)**

Ainsi il est mis fin à la situation actuelle incongrue où les autorisations de survol et celles d'atterrissage, pour les aéronefs d'Etat et militaires, sont délivrées par deux ministres différents.

La CEP•L salue cette harmonisation des procédures relatives aux autorisations d'atterrissage et du survol du territoire luxembourgeois par des aéronefs d'Etat étrangers, y compris militaires.

**1.3. Nouvelles redevances pour Lux-Airport et l'Administration
de la navigation aérienne**

7. Le projet initial créait des taxes, redevances et droits perçus exclusivement en raison de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires ou dans l'intérêt de la sécurité ou de la sûreté de l'aéroport: des taxes rémunératoires perçues par l'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport.

Le projet initial a été remanié au vu de l'évolution de l'exploitation aéroportuaire opérée par le projet de loi No 5742 portant création de l'Administration de la navigation aérienne: les redevances seront partagées entre la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (Lux-Airport S.A.) et l'Administration de la navigation aérienne (ANA). **(Article I 5° – avant-dernier alinéa de l'article 7 de la loi modifiée de 1948)**

7bis. Le projet actuel ne prévoit plus que des redevances d'aéroport et des redevances de services de navigation aérienne, telles que les redevances d'atterrissage, les redevances de stationnement, les redevances de vol de nuit, les redevances de passager, les redevances d'approche, les redevances de sûreté et toute autre redevance qui s'imposerait pour assurer l'exploitation aéroportuaire.

Le projet prévoit que ces redevances pourront le cas échéant être modulées par des abattements ou des majorations en fonction du certificat de limitation de nuisances sonores des aéronefs, les émissions occasionnées par ceux-ci ainsi qu'en fonction des plages horaires d'ouverture de l'aéroport.

Ces redevances ne seront plus arrêtées par voie de règlement grand-ducal, mais par les deux prestataires de services après consultation obligatoire du comité des usagers.

7ter. Cette nouvelle règle semble en contradiction avec la première phrase de l'article 7 de la loi modifiée de 1948, selon laquelle „Seront édictées par arrêté grand-ducal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation, aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de ces domaines et services publics.“

Le projet de loi avisé ne remplace que la dernière phrase de l'article 7 par deux nouveaux alinéas numérotés (1) et (2). Cette numérotation paraît cependant fautive: soit la première phrase de l'article 7 actuelle subsiste, elle devrait alors être insérée dans cette nouvelle numérotation; soit l'intégralité de l'article 7 actuel est remplacé par les deux nouveaux alinéas.

7quater. En outre, la CEP•L s'étonne que ces redevances puissent être, dans une certaine mesure, librement fixées par les deux entités bénéficiaires desdites redevances, dont une société privée. Ne risque-t-on pas de tomber dans l'arbitraire? Comment Lux-Airport et l'ANA vont-ils se répartir telles ou telles redevances? Cette répartition ne sera-t-elle pas source de conflits?

1.4. Nouvelles taxes, redevances et droits concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation effectués par la DAC

8. Le projet introduit une batterie de nouvelles taxes concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation que la Direction de l'Aviation Civile (DAC) est appelée à délivrer. **(Article I 5° – dernier alinéa de l'article 7 de la loi modifiée de 1948)**

Le projet renvoie cette fois à un règlement grand-ducal pour régler le montant et les modalités de perception de ces taxes.

Le montant maximal de la taxe est porté de 25.000 à 50.000 €.

Selon le commentaire des articles, cela s'avère indispensable aux pouvoirs publics dans le domaine de l'aviation civile pour faire face à l'accroissement des obligations de supervision et de contrôle qu'ils sont légalement tenus d'assurer conformément aux textes internationaux et communautaires.

Divers audits diligentés par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) sur l'état de la supervision de la sécurité des activités aériennes au Luxembourg ont révélé un effectif insuffisant de la Direction de l'aviation civile en personnel technique qualifié lui permettant de remplir dûment ses obligations internationales et communautaires. Les mêmes audits ont révélé que cette carence structurelle ne permet pas à ladite Direction d'assurer le suivi des lacunes constatées dans des délais satisfaisants, ce qui risque de porter préjudice à la compétitivité des entreprises du secteur aérien, secteur économique très porteur assurant l'emploi de quelque 5.000 personnes au Luxembourg.

Afin de doter l'Etat luxembourgeois des revenus financiers correspondant aux tâches assumées par la Direction de l'aviation civile au profit d'un secteur particulier de l'économie, la taxation de certains services rendus jusqu'à présent à titre gratuit s'impose.

8bis. La CEP•L note et approuve que ces taxes soient du ressort du domaine réglementaire. Mais pourquoi les redevances précitées ne le sont pas également?

La CEP•L observe que certaines de ces taxes visent un salarié dans le cadre des fonctions qu'il exerce pour son employeur. Il en est ainsi par exemple pour la redevance relative à l'émission et au renouvellement des licences des mécaniciens d'avions. Dans ces cas, le règlement grand-ducal à prendre pour régler le montant et les modalités de perception de ces taxes devra préciser que le paiement de la taxe incombe à l'employeur.

1.5. Licences et autorisations du personnel navigant

9. Le projet de loi sous examen désigne le directeur de l'aviation civile comme autorité compétente pour délivrer les licences, les qualifications associées, les validations et conversions et les autorisations du personnel navigant. **(Article I 6° du projet de loi – nouvel article 7bis de la loi modifiée de 1948)**

Le directeur de l'aviation civile peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement:

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

- e. si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises;
- f. s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits d'inhabilité, 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 preuves 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.

9bis. La CEP•L relève que les motifs des points f. et g. (passages soulignés pour en faciliter la lecture) laissent une grande part d'appréciation à la DAC. C'est pourquoi, la CEP•L estime que le requérant débouté doit pouvoir contester cette décision devant la commission spéciale aéronautique, à l'instar des mesures restrictives à l'autorisation d'accès (cf. projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux conditions de sûreté y applicables).

1.6. Langue utilisée pour les règles techniques en matière aéronautique

10. Le projet remanié maintient la dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues en énonçant la possibilité pour le Gouvernement de reprendre en droit national interne les règles techniques en matière aéronautique émises au niveau international, en utilisant à cet effet l'anglais usuellement retenu en la matière. **(Article I 8° du projet de loi — nouvel article 11bis de la loi modifiée de 1948)**

10bis. Comme dans son avis du 25 mars 2004 concernant le projet initial, la CEP•L demande que tous les textes internationaux soient traduits en langue française pour que le citoyen ordinaire, ne maîtrisant éventuellement pas de manière suffisante la langue anglaise, puisse les comprendre.

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

1.7. Sanctions

11. Le projet institue toute une série d'amendes pour sanctionner différents comportements mettant en danger la sécurité. **(Article I 9° à 14° du projet de loi – nouveaux articles 13bis, 13ter, 13quater, 14bis, 14ter, 24bis de la loi modifiée de 1948)**

Par exemple, sera punie d'une amende de 12.500 euros toute personne qui sans autorisation délivrée par la Direction de l'aviation civile ou dont la finalité poursuivie ne présente aucun lien avec des activités aériennes, écoute, brouille, communique, utilise ou perturbe les moyens de communications réservés à l'usage aéronautique.

12. Le projet initial instaurait une sanction, qu'il qualifiait expressément d'amende administrative à percevoir par l'Administration en cas de non-respect des couloirs d'approche et de décollage des aéronefs à l'aéroport de Luxembourg. Cette sanction serait plus flexible et efficace que la répression pénale déjà existante.

Les modalités d'exécution et le montant de l'amende devaient être fixés par voie de règlement grand-ducal.

Les rédacteurs de l'article sous examen ont intégré les observations pertinentes quant au fond et quant à la forme telles que formulées par le Conseil d'Etat dans son avis No 46.502 du 22 mars 2005

concernant le projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg.

Le nouvel article 24bis proposé par le projet de loi élève au rang de la loi les conditions relatives aux sanctions pour le non-respect des dispositions réglementaires relatives aux trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg, conformément aux principes généraux du droit pénal, fixant une fourchette dans laquelle se situe dorénavant l'amende, régissant les conditions de la récidive et décrivant la procédure de paiement de l'amende.

Les modalités d'application et de contrôle en matière de respect des trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg seront précisées par règlement grand-ducal.

Selon le commentaire des articles, l'introduction d'un recours en réformation semble inopportune dans la mesure où le recours en annulation offre une protection suffisamment large aux administrés victimes d'un abus de droit ou d'une violation légale ou réglementaire quelconque.

12bis. Le texte actuel ne précise plus la nature de la sanction instituée par l'article 24bis: s'agit-il d'une sanction administrative ou pénale?

Au vu du commentaire des articles, un recours en annulation est possible contre cette sanction devant les juridictions administratives, ce qui tend à conclure à une sanction de nature administrative.

La CEP•L relève toutefois que ces incriminations vont s'insérer dans la loi modifiée de 1948 sous un chapitre II intitulé „Dispositions pénales“, regroupant les articles 12 à 37.

La CEP•L demande donc que la future loi soit complétée afin d'enlever tout doute quant à la nature des différentes amendes qu'elle définit, ainsi que la désignation de l'autorité compétente pour prononcer et percevoir telle ou telle amende administrative le cas échéant.

13. La CEP•L fait remarquer que les personnes susceptibles d'être coupables seront souvent des salariés ayant agi sur ordre de leur employeur conformément au lien de subordination découlant de leur contrat de travail. L'amende doit donc être supportée par le donneur d'ordre et non le simple exécutant.

La sanction des infractions précitées joue certes déjà un rôle dissuasif, mais qui pourrait être accru par l'encouragement des salariés à ne pas suivre un ordre tendant à leur faire commettre une infraction punie par le présent projet de loi.

Il convient pour ce faire de donner aux salariés les moyens de se défendre et de s'opposer lorsqu'ils sont confrontés à un tel commandement de leur supérieur.

Une sécurité plus grande serait ainsi assurée, ce dans l'intérêt général.

La CEP•L propose donc l'insertion des dispositions suivantes sous l'article 37 de la loi modifiée de 1948 par le présent projet de loi:

„Article x: Le travailleur ne peut faire l'objet de représailles en raison de ses protestations ou refus opposés à un ordre de son employeur ou tout autre supérieur hiérarchique, de collègues de travail ou de personnes extérieures en relation avec l'employeur, tendant à lui faire commettre une infraction punie par le présent projet de loi.

Toute disposition ou tout acte contraire au paragraphe qui précède, et notamment toute résiliation du contrat de travail en violation de ces dispositions, sont nuls de plein droit.

En cas de résiliation du contrat de travail, le travailleur peut demander dans les quinze jours qui suivent la notification de la résiliation, par simple requête au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité de la résiliation du contrat de travail et d'ordonner son maintien, ou le cas échéant sa réintégration conformément aux dispositions de l'article L. 124-12, paragraphe (4) du Code du travail. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision; elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête, dans les quarante jours à partir de la notification par la voie du greffe, devant le magistrat président la Chambre de la Cour d'appel à laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

Les convocations par voie de greffe prévues à l'alinéa qui précède contiennent sous peine de nullité les mentions prescrites à l'article 80 du Nouveau Code de procédure civile.

Article y: Le travailleur contraint d'exécuter un ordre tendant à lui faire commettre une infraction punie par le présent projet de loi peut refuser de poursuivre l'exécution du contrat de travail et résilier le contrat de travail sans préavis pour motif grave avec dommages et intérêts à charge de l'employeur dont la faute, appréciée par référence à l'article L. 124-10 du Code du travail, a occasionné la résiliation immédiate.

Article z: L'employeur doit en outre prendre toutes les mesures de prévention et d'information nécessaires à l'application du présent projet de loi et plus particulièrement du présent article."

14. Le projet de loi remanié prévoit la possibilité pour certaines des contraventions instituée par la loi modifiée de 1948 de les sanctionner par des avertissements taxés prononcés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises. **(Article I 15° du projet de loi – nouvel article 24ter de la loi modifiée de 1948)**

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, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

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.

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.

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

Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende.

14bis. La CEP•L approuve ces nouvelles dispositions.

Cependant, le projet avisé prévoit la consignation à charge des personnes qui n'ont pas leur résidence au Luxembourg. Tous les résidents communautaires sont partant visés par cette disposition.

La CEP•L se demande si les dispositions européennes permettent de traiter un non-résident communautaire de manière différente comparé à un résident luxembourgeois placé dans la même situation.

Ne faudrait-il pas procéder comme dans le projet de loi No 5710 relatif à la police et la sécurité dans les transports publics.

En effet dans ce projet de loi, la consignation est prévue uniquement à charge des contrevenants non résidents non communautaires, ceci afin que le texte soit conforme à une jurisprudence récente de la Cour de Justice des Communautés Européennes qui estime qu'une consignation qui n'est pas imposée dans des conditions identiques aux nationaux qu'aux autres résidents communautaires, n'est pas conforme au Traité.

1.8. Influence d'alcool ou de stupéfiants

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

De même, était punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et/ou d'une amende de 63 à 1.250 euros:

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

16. Le projet a été remanié en ses termes (**Article I 16° du projet de loi – nouvel article 28bis de la loi modifiée de 1948**):

„(1) Toute personne qui accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver l'exercice de ses fonctions ou de rendre dangereux le séjour à l'intérieur de ces zones, ou qui n'est pas, hormis les cas prévus aux paragraphes (2) et (4) du présent article, en possession des qualités physiques requises, 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.

Est punie d'une amende de 251 euros à 500 euros, toute personne visée au paragraphe (1) présentant 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 par litre de sang ou de 0,25 mg par litre d'air expiré.

16bis. La CEP•L relève que les deux paragraphes qui précèdent sanctionnent des faits identiques par des peines différentes. Elle suppose donc que les taux figurant dans le paragraphe qui précède devraient être 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,02 mg d'alcool par litre d'air expiré. Ceci est confirmé par le contenu du paragraphe qui suit.

Est punie des peines prévues au paragraphe (1), toute personne qui a commis à nouveau une contravention spécifiée à l'alinéa 2 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de 3 ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une même contravention ou d'un des délits spécifiés à l'alinéa 1er du présent paragraphe est devenue irrévocable.

Par dérogation aux alinéas qui précèdent, est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 25.000 euros ou d'une de ces deux peines seulement, tout membre du personnel navigant, qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, lorsqu'il 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.

Lorsque le membre du personnel navigant se trouve ensemble avec des passagers à bord de l'aéronef, la peine est portée à un emprisonnement de 2 ans et à une amende de 50.000 euros ou à une de ces peines seulement à l'encontre de tout membre du personnel navigant, qui présente des signes manifestes d'influence d'alcool ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, lorsqu'il a consommé des boissons alcooliques de sorte 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."

17. En outre, le projet de loi oblige toute personne impliquée dans un accident de subir des vérifications afin d'établir son état alcoolique.

18. Enfin, le projet de loi initial prévoyait la possibilité de contrôles inopinés sur ordre du procureur d'Etat, même en l'absence de tout indice faisant présumer qu'une personne se trouve dans l'un des états alcooliques précités ou en l'absence de tout accident impliquant cette personne.

Le texte actuel maintient cette possibilité de contrôles inopinés par les membres de la police grand-ducale, tout en précisant les modalités pratiques de mise en oeuvre desdits contrôles.

19. Par ailleurs, le projet met en oeuvre des sanctions et procédures similaires pour le dépistage de produits illicites de stupéfiants.

20. La CEP•L approuve la mise en place d'une répression plus sévère en vue de lutter contre la consommation d'alcool et de stupéfiants, comme elle salue l'instauration de contrôles inopinés.

20bis. Dans son avis de mars 2004, la Chambre des employés privés estimait que le taux d'alcool autorisé pour le personnel navigant (et pour les autres professionnels visés au paragraphe qui précède) est trop élevé et devrait plutôt être zéro. Pour cette raison, elle préconisait donc de prévoir une interdiction totale de boire de l'alcool avant le vol.

La CEP•L se félicite que le projet avisé ait baissé le taux d'alcool prohibé pour le personnel navigant de 0,2 g à 0,1 g d'alcool par litre de sang.

Mais elle maintient sa préférence pour une interdiction totale de boire de l'alcool avant le vol.

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

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

20ter. Pour le surplus, la CEP•L se doit toutefois de réitérer ses remarques formulées dans son avis de mars 2004, puisqu'elles n'ont pas été prises en compte dans le remaniement du projet initial.

La Chambre des employés privés se demande si le terme „personnel navigant dans l'exercice de ses fonctions“ se limite au personnel de navigation professionnel ou s'il inclut les pilotes de l'aviation sportive. Elle estime qu'il serait opportun d'indiquer de manière explicite que tous les pilotes de l'aviation sportive sont également soumis à ces dispositions.

En outre, la Chambre des employés privés est d'avis que les dispositions plus sévères en matière de consommation d'alcool concernant le personnel navigant ne devraient pas se limiter à celui-ci. Il existe certaines catégories de professionnels impliquées directement dans les opéra-

tions de vol, notamment les aiguilleurs du ciel, à l'encontre desquelles il serait indispensable, pour des raisons de sécurité, d'imposer l'application des dispositions plus sévères également.

1.9. Agrément ministériel d'agents de sécurité privés

21. Selon le projet de loi, le ministre peut agréer des agents qualifiés qui accomplissent des missions de sécurité ou de sûreté sous la responsabilité et le contrôle de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises et de la Direction de l'aviation civile. (**Article I 18° du projet de loi – nouvel article 39bis de la loi modifiée de 1948**)

Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents précités sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées, à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à la fouille des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés, quand elles entrent dans les zones à accès réglementé voire les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire.

Ils peuvent également mettre sous séquestre les objets prohibés détenus et interdire à toute personne qui s'oppose aux mesures de sûreté d'accéder dans les zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg voire d'accéder à bord d'un aéronef.

La CEP•L renvoie ici à ses remarques formulées dans son avis relatif à l'article 19 du projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables, concernant les inspections, filtrages et fouilles de sûreté (point No 22bis).

1.10. Comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile

22. Le présent projet précise que dans le cadre du système national de comptes-rendus obligatoires d'évènements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'évènements 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. (**Article I 20° du projet de loi – nouvel article 42 de la loi modifiée de 1948**)

23. Les comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile font l'objet d'un règlement grand-ducal adopté en date du 8 mai 2007.

24. La CEP•L remarque que le paragraphe 2 de l'article 42 du projet de loi présente des similitudes avec une disposition du projet de règlement ayant abouti au prédit règlement du 8 mai 2007:

- article 42 (2) du présent projet de loi: „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'évènements, sauf dans les cas de négligence grave.“
- article 7 (3) du projet de règlement grand-ducal: „Sans préjudice des règles du droit pénal, aucune action n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, réalisées par défaut de prévoyance ou de précaution et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes-rendus obligatoires d'évènements, sauf dans les cas de négligence grave.“

Or, dans son avis du 10 janvier 2007 relatif au projet ayant abouti à ce règlement, la CEP•L avait critiqué ces dispositions pour les motifs suivants:

- **La notion de négligence grave est très vague et partant sujette à interprétation;**
- **Empêcher toute action pour des infractions involontaires, réalisées par défaut de prévoyance ou de précaution ne semble pas garantir d'une sécurité aérienne optimale et risque au contraire de l'inhiber;**
- **Ces dispositions énoncées dans un simple règlement grand-ducal ne risquent-elles pas d'être incompatibles avec la loi pénale, norme supérieure d'ordre public?**

Même s'il est écrit „*sans préjudice des règles du droit pénal ...*“, toujours est-il que les règles y émises enlèvent toute marge de manoeuvre au ministère public en limitant la possibilité de lancer l'action publique. Qu'en est-il alors du pouvoir souverain d'appréciation du ministère public?

- Que vise le texte par „*infractions involontaires, réalisées par défaut de prévoyance ou de précaution*“?

La CEP•L demandait dès lors que l'article 7 paragraphe 3 de l'avant-projet soit modifié de sorte à lever toute insécurité juridique et aérienne et que les auteurs du projet précisent notamment l'articulation des règles qu'ils instaurent à travers ce projet et les règles pénales, dans le respect des principes généraux du droit et de la hiérarchie des normes.

La CEP•L se félicite que cette disposition ait été enlevée du projet de règlement grand-ducal.

Elle note de plus avec satisfaction qu'elle a été modifiée suivant certaines de ses observations avant d'être intégrée dans le présent projet de loi.

La CEP•L regrette néanmoins que les notions de négligence grave et d'infractions involontaires, réalisées par défaut de prévoyance ou de précaution n'aient pas été plus précisément définies par le projet de loi avisé.

25. Par ailleurs, le projet de règlement grand-ducal énonçait que les travailleurs qui rendent compte d'incidents dont ils peuvent avoir connaissance ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur.

Dans son avis de janvier 2007, la Chambre des employés privés estimait toutefois cette disposition trop imprécise et pas suffisamment protectrice des salariés.

La CEP•L se félicite que sa proposition de remplacer l'alinéa 4 de l'article 7 du projet par: „*les travailleurs qui rendent compte d'incidents dont ils peuvent avoir connaissance ne doivent subir ni préjudice ni représailles du fait de cette communication de la part de leur employeur.*

La notification d'évènements au sens du présent règlement ne pourra nullement constituer ni un motif grave, ni un motif légitime de modification d'un élément essentiel de son contrat de travail ou de licenciement.“ ait été suivie.

Dans ce même contexte, la CEP•L accueille également favorablement la précision apportée par l'article 42, paragraphe 2, selon laquelle aucune action 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'évènements, sauf dans les cas de négligence grave.

26. Une erreur matérielle ne s'est-elle pas glissée dans l'article 42 paragraphe 2 proposé: ne devrait-on pas lire droit du travail et non pas droit de travail?

1.11. Protection des personnes handicapées et personnes à mobilité réduite

27. Le projet de loi donne compétence à la Direction de l'aviation civile pour l'application des dispositions relatives aux personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens. (Article I 121° du projet de loi — **nouvel article 43 de la loi modifiée de 1948**)

27bis. *Selon le commentaire des articles, cette mission rentre parfaitement dans le champ de compétence de la Direction de l'aviation civile, seule entité compétente en matière d'aviation civile qui satisfait aux critères d'impartialité et d'indépendance par rapport à l'entité gestionnaire de l'aéroport et face aux transporteurs aériens, critères sollicités par le droit communautaire.*

Dans le cadre de ses missions générales, elle a vocation à contrôler et à superviser le respect des obligations protectrices des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite incombant à l'entité gestionnaire de l'aéroport, c'est-à-dire Lux-Airport S.A. . La Direction de l'aviation civile assumera également la mission de recueillir les plaintes déposées par les personnes s'estimant lésées en cas d'infraction présumée à la législation afférente.

27ter. La CEP•L demande que le projet de loi précise cette voie de recours offerte aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, qui estiment que leurs droits n'ont pas été respectés. Une véritable procédure de réclamation devrait être instituée par le projet de loi, sinon ce dernier devrait au moins renvoyer à un règlement grand-ducal.

28. Le projet établit également les sanctions visant à punir les transporteurs aériens, leurs agents ou les organisateurs de voyages qui refusent une réservation aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite ou qui refusent l'embarquement de ces personnes pour des motifs discriminatoires, ne cadrant pas avec les causes d'exonérations limitées prévues par l'article 4 du règlement (CE) No 1107/2006 („1 a) afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international, communautaire ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné; b) si la taille de l'aéronef ou de ses portes rend physiquement impossible l'embarquement ou le transport de cette personne handicapée ou à mobilité réduite.

En cas de refus d'accepter une réservation pour les motifs mentionnés au premier alinéa, points a) ou b), le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages s'efforce, dans les limites du raisonnable, de proposer une autre solution acceptable à la personne concernée.

Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, à laquelle l'embarquement est refusé sur la base de son handicap ou de sa mobilité réduite, et toute personne qui l'accompagne en application du paragraphe 2 du présent article bénéficient du droit au remboursement ou au réacheminement prévu à l'article 8 du règlement (CE) No 261/2004. Le droit à un vol retour ou à un réacheminement est subordonné à la réunion de toutes les conditions de sécurité.“

28bis. La CEP•L estime que le projet de loi ne devrait pas se contenter de renvoyer au règlement communautaire, mais énumérer lui-même les causes d'exonération qu'il entend voir appliquer.

29. La CEP•L est d'avis que le paragraphe 4 de l'article 43 doit être complété, alors que dans sa teneur actuelle, il ne précise pas que l'organisateur de voyages doit mettre à disposition „du public“ (à ajouter) 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.

1.12. Adaptations législatives

30. Le projet initial proposait de modifier l'article 31 de la loi modifiée de 1948 afin de le mettre à jour du fait de l'abolition de la peine des travaux forcés et de la peine de mort.

En effet, conformément à l'article 1er de la loi de 1979 portant abolition de la peine de mort, la peine de mort a d'ores et déjà été abolie en toute matière et l'article 7 du Code pénal, qui indique les peines applicables en matière de crimes, ne permet plus de condamnation ni à la peine de mort ni aux travaux forcés.

La CEP•L s'étonne de ne pas retrouver ces adaptations de toilettage dans le projet remanié.

*

2. MODIFICATION DE LA LOI MODIFIÉE DU 19 MAI 1999

ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile (Article II du projet de loi)

2.1. Infrastructures centralisées

31. Le projet de loi vise à donner un caractère non limitatif à la liste des infrastructures centralisées énumérées à l'article 7 paragraphe 2 de la loi de 1999, par l'insertion de l'adverbe „notamment“. (Article II 1° du projet de loi – nouveau paragraphe 2 de l'article 7 de la loi modifiée de 1999)

Selon les auteurs du projet, la loi modifiée du 19 mai 1999 précise dans son article 7, paragraphe 2 de manière limitative les infrastructures centralisées de l'aéroport de Luxembourg. Or la directive (CE) No 96/67 du 15 octobre 1996 du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, qui a été transposée en droit luxembourgeois par la loi précitée, mentionnait seulement des exemples d'infrastructures centralisées („... telles que: ...“), la nature de la liste était donc clairement exemplative et non limitative.

31bis. Mais le projet ajoute que „cette liste peut être élargie par règlement grand-ducal“.

La CEP•L estime que cette dernière phrase est contradictoire avec l'insertion de l'adverbe „notamment“, comme avec les explications données par le commentaire des articles.

32. En outre, la CEP•L note que le commentaire des articles précise d'autres éléments de l'infrastructure comme „infrastructure centralisée“ de l'aéroport dont l'usage sera obligatoire par les prestataires de services et autres usagers de l'aéroport: les réseaux informatiques (avec ou sans câbles), les systèmes informatiques aéroportuaires (AODB, CUTE, CUSS, FIDS), la gestion centralisée de l'immeuble, les passerelles d'embarquement, les comptoirs d'enregistrement et d'embarquement et la production d'énergie thermique.

La CEP•L se demande donc pourquoi ces exemples n'ont pas été introduits dans la liste de l'article 7 précité.

Par ailleurs, la gestion de ces infrastructures centralisées incombe en principe à Lux-Airport.

La CEP•L remarque dès lors que les missions de Lux-Airport risquent d'être étendues et de se multiplier du fait du caractère non limitatif introduit par le présent projet de loi à la liste des infrastructures centralisées.

2.2. Nouvelles missions de la DAC

33. Le projet complète la liste des missions de la DAC pour assurer ses nouvelles obligations internationales. **(Article II 4° du projet de loi – ajouts au paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée de 1999)**

Ainsi la DAC désigne les agents habilités et les expéditeurs connus, s'agissant des nouvelles exigences de sécurisation du fret aérien découlant du règlement (CE) No 2320/2003 précité, elle a pour mission la prévention, la recherche et la constatation des infractions à la sécurité et la sûreté aériennes, ainsi que la négociation des accords de services aériens et la gestion des droits de trafic.

Selon le commentaire des articles, un règlement grand-ducal définit les modalités et conditions afin de procéder à la désignation des agents habilités et de reconnaître les expéditeurs connus, et détermine l'autorité aéronautique chargée de veiller au respect de ces dispositions.

33bis. En effet, il s'agit du règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus en matière de contrôles de sûreté aérienne.

Le texte de loi devrait expressément renvoyer à un règlement exécutoire. A défaut, les lecteurs ne sauront pas qu'un tel règlement existe.

2.3. Commissions et organes consultatifs de la DAC

34. Le projet pose le cadre juridique pour que des règlements grand-ducaux puissent être pris pour instituer des commissions ou autres organes que le Directeur de l'aviation civile peut consulter dans le cadre de ses missions. Les membres de ces commissions ou organes sont désignés par le ministre ayant les transports dans ses attributions. **(Article II 5° du projet de loi – nouveau paragraphe 4 de l'article 17 de la loi modifiée de 1999)**

2.4. Traitement de données à caractère personnel

35. Les commissions ou autres organes que le Directeur de l'aviation civile peut consulter dans le cadre de ses missions sont autorisés à collecter, utiliser et traiter des données judiciaires et médicales.

Un règlement grand-ducal précise les conditions et les modalités du traitement des données.

36. De plus, le projet prend le soin de préciser que „Le traitement, par la Direction, des informations collectées dans le cadre de ses missions est mis en oeuvre par voie de règlement grand-ducal, tel que prévu par la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Dans le cadre de l'exercice de ses missions d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes, la Direction est autorisée à accéder aux banques de données suivantes:

- a. le registre général des personnes physiques et morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales;
- b. le bulletin No 2 du casier judiciaire;
- c. la banque de données des étrangers exploitée pour le compte du service de la police des étrangers au Ministère de la Justice;
- d. la banque de données relatives aux affiliations des salariés, des indépendants et des employeurs gérée par le centre commun de la sécurité sociale sur la base de l'article 321 du Code des assurances sociales;
- e. la banque de données des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs exploitée pour le compte du Ministère des Transports.

Les données recueillies par la Direction ne peuvent servir qu'à la réalisation de ses missions.“

36bis. Selon le commentaire des articles, la possibilité doit être accordée à la Direction de l'aviation civile de collecter, utiliser et traiter des données pertinentes afin de pouvoir octroyer, retirer ou suspendre toute licence ou autorisation notamment au personnel navigant ou à un mécanicien d'avion.

En outre, la Direction de l'aviation civile doit pouvoir procéder au traitement des données notamment judiciaires (nationales et étrangères) aux fins de prévention, de recherche et de constatation d'infractions en matière de sécurité et de sûreté aériennes dans le but de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Ainsi l'accès aux banques de données reprises à cet article permettra à la Direction de l'aviation civile d'assurer adéquatement l'exécution des missions lui incombant et notamment de:

- *vérifier et contrôler les prénoms, patronyme et adresse des pilotes, du personnel navigant et surtout de contrôler l'exactitude des données relatives aux agents habilités et aux expéditeurs connus (personnes physiques et morales), tous astreints à des contrôles de sûreté spécifiques en matière de transport de fret aérien;*
- *de contrôler si l'état de santé du personnel navigant justifie la délivrance d'une licence, de qualifications associées, d'une validation, d'une conversion ou d'une autorisation spécifique (section de médecine aéronautique de la Direction de l'aviation civile);*
- *de contrôler si les conditions de délivrance des documents cités supra sont et restent remplies postérieurement à la délivrance de ces documents;*
- *de délivrer des licences d'exploitation et de transporteur aérien aux compagnies aériennes et d'en vérifier les conditions d'exploitation (siège, composition de l'actionnariat ...).*

37. Ainsi, le projet pose la base légale pour le traitement des bases de données personnelles par la Direction de l'Aviation Civile et/ou ses commissions, en conformité avec les obligations imposées par la législation en matière de la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Cependant, la Chambre des employés privés juge indispensable que le traitement des données personnelles collectées se fasse de la manière la plus confidentielle possible et qu'elles ne doivent en aucun cas pouvoir être utilisées contre le salarié concerné, notamment par son employeur.

Il faudrait donc intégrer une disposition dans le nouveau texte de loi qui impose à la DAC d'assurer que ces données ne sont pas accessibles aux employeurs du secteur privé.

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

En effet, selon le règlement grand-ducal modifié du 26 octobre 2001 déterminant les attributions, la composition et le mode de fonctionnement du comité national de sûreté de l'aviation civile, le comité se compose de membres effectifs et suppléants représentant:

- le Ministère d'Etat,
- le Ministère de la Justice,
- le Ministère des Transports,
- la Direction de l'Aviation Civile,
- l'Administration de l'Aéroport,
- la Police Grand-Ducale,
- l'Administration des Douanes et Accises.

En outre, le comité peut s'adjoindre au cas par cas des représentants de sociétés ou d'organismes en fonction des thématiques traitées.

Le comité peut également s'adjoindre des experts auxquels il peut confier des missions ponctuelles d'information et de consultation.

La décision de s'adjoindre des représentants d'autres sociétés ou d'organismes ainsi que des experts est prise souverainement par le président, sur proposition des membres effectifs et suppléants.

*

3. MODIFICATION DE LA LOI DU 26 JUILLET 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare (Article III du projet de loi)

38. Le projet désigne la Police grand-ducale comme l'autorité compétente en matière d'octroi d'autorisations d'accès pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg en remplacement de l'Administration de l'aéroport. (Article III 1° du projet de loi – nouvel alinéa 1 de l'article 1er de la loi modifiée de 2002)

De ce fait, une adaptation du règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2003 portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables s'impose impérativement.

Le projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux conditions de sûreté y applicables faisant l'objet d'un avis séparé de la CEP•L poursuit cette finalité.

39. Le projet vise enfin à instaurer un comité de coordination aéroportuaire afin d'assurer un dialogue structuré entre la future Administration de la navigation aérienne, dont les missions sont limitativement arrêtées dans le projet de loi précité, et la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. qui a une vocation plus générale d'exploitation technique et commerciale de l'aéroport. (Article III 3° du projet de loi – nouvel article 2bis de la loi modifiée de 2002)

La CEP•L salue l'institution d'un tel comité et juge indispensable une coordination au niveau de l'exploitation de l'aéroport. La CEP•L souligne toutefois que les personnels de Lux-Airport et de l'ANA devraient également y être associés. De même, la Direction de l'aviation civile devrait aussi être impliquée.

*

4. REPRESENTATION DES SALAIRES AU SEIN DE LUX-AIRPORT S.A.

La Chambre des employés privés profite du présent projet pour relever une non-application des dispositions légales relatives à la représentation des salariés au sein des sociétés anonymes à l'encontre du personnel de Lux-Airport.

Selon l'article L.426-1 du Code du travail, les entreprises établies au Luxembourg, qui ont la forme d'une société anonyme, et qui bénéficient d'une participation financière étatique de 25%

au moins ou d'une concession de l'Etat portant sur leur activité principale, doivent prévoir des représentations salariales au sein de leur conseil d'administration.

Ce même article renvoie à un règlement grand-ducal pour désigner les sociétés remplissant ces critères. Un règlement grand-ducal du 11 août 1974 désigne ainsi CEGEDEL, LUXAIR, CLT et SES.

Comme l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg détient 499 actions de Lux-Airport SA et la Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport de Luxembourg s.à.r.l. détient une action, le personnel de Lux-Airport S.A. doit être représenté au sein de son conseil d'administration.

La CEP•L demande donc qu'un règlement grand-ducal soit pris dans les meilleurs délais afin de combler cette lacune.

*

5. ERREURS MATERIELLES

5.1. Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne (Article I du projet de loi)

40. Art.13ter

(2) Sera puni de la sanction prévue au paragraphe (1) l'opérateur ou le gestionnaire exploitant un aérodrome, un hélicoptère ou des infrastructures aéroportuaires en l'absence de tout plan de sécurité et de sûreté, en l'absence de plan relatif à la formation du personnel ou à défaut d'une autorisation d'exploitation.

41. Art. 14bis

„(3) Est puni d'une amende de 100 euros à 250 euros tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aérodrome ou des infrastructures aéroportuaires ainsi que tout transporteur aérien ou exploitant d'aéronefs qui enfreint les dispositions en matière de sûreté telles qu'elles ressortent des textes communautaires, à savoir qui:

[...]

c. n'assure pas le maintien de la *stérilité* sécurité de l'aéronef jusqu'à l'embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation du départ; [...]"

42. Article 28bis

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

43. Article 39bis

Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents précités sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées, à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à la fouille des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés *entrant* , quand elles entrent dans les zones à accès réglementé voire les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire.

44. Article 42 (2)

„[...] aucune action relative à des rapports de droit *de du* 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'évènements, sauf dans les cas de négligence grave.“

45. Article 43 (4) incomplet

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

46. Art. 15. Programmes et plans relatifs à la sûreté de l'aviation civile

(7) Tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport et des infrastructures aéroportuaires, y compris un hélicoptère, est tenu de décrire dans un plan de sûreté les mesures de sûreté inhérentes à l'aéroport, aux infrastructures aéroportuaires, aux aéronefs et les formations initiales et récurrentes permettant aux équipages, au personnel et aux agents au sol appelés à accomplir des tâches de sûreté, à **de** répondre aux exigences en matière de sûreté aérienne et à **de** réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile.

*

47. Sous réserve des remarques ci-avant formulées, la CEP•L marque son accord au projet de loi susvisé.

Luxembourg, le 4 octobre 2007

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

5273/10

N° 5273¹⁰**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(16.10.2007)

Le projet de loi élargé a déjà fait l'objet d'un avis de la Chambre de Commerce qui est publié au numéro 5273⁵ des documents parlementaires. Le présent avis porte sur la version amendée dudit projet de loi.

La version remaniée du projet de loi sous avis tient compte des recommandations formulées par le Conseil d'Etat en son avis du 22 mars 2005 publié au numéro 5273⁶ des documents parlementaires.

La Chambre de Commerce accueille très favorablement les amendements proposés dont elle relève plus particulièrement l'instauration d'une base légale pour la création de la licence luxembourgeoise de pilote.

Cette proposition, ainsi que la proposition déjà contenue dans la version initiale du projet de loi qui a pour objet de permettre par dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, la publication en anglais des règles internationales en matière aéronautique qui sont à incorporer en droit national luxembourgeois, répondent aux besoins et nécessités qui se sont fait ressentir dans la pratique. Des revendications en ce sens ont d'ailleurs été exprimées par les ressortissants de la Chambre de Commerce issus du secteur de l'aviation civile.

La Chambre de Commerce félicite les auteurs du projet de loi pour avoir répondu à cette demande.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce salue ce projet de loi eu égard à ses retombées positives pour le secteur de l'aviation civile.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/11

N° 5273¹¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

(11.1.2008)

Par lettre en date du 26 juillet 2007, le ministre des Transports a saisi pour avis notre chambre de la version remaniée du projet de loi No 5273 ayant pour objet de modifier 1. la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2. la loi modifiée du 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. la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

*

1. EXPOSE DES MOTIFS

La version remaniée du projet de loi sous rubrique tient compte des recommandations formulées par le Conseil d'Etat en son avis du 22 mars 2005 concernant le projet de loi No 5273 en supprimant toute subdivision du dispositif en chapitres, eu égard au nombre restreint d'articles.

Par ailleurs, la proposition du Conseil d'Etat dans la version initiale du projet de loi No 5273 de conférer un article numéroté en chiffres romains pour spécifier chaque acte opérant modification des textes législatifs existants a été suivie et contribuera de la sorte à rendre plus lisible et plus compréhensible le texte sous examen.

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans le cadre de la clarification et du départage des missions des différentes entités dans le domaine de l'aviation civile et se trouve étroitement lié au projet de loi portant organisation de l'actuelle Administration de l'aéroport sous forme de service de l'Etat à gestion séparée. Par conséquent pour des raisons évidentes de cohérence guidées par le souci de mieux légiférer, toutes les dispositions contenues dans la version initiale du projet de loi 5273 inhérentes à l'Administration de l'aéroport ont été transférées dans le projet y relatif, à savoir le projet de loi portant:

- a) création de l'Administration de la navigation aérienne
- b) modification de
 - la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat;
 - la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;
 - la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare;
 - la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et dépenses de l'Etat pour l'exercice 2007;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport.

Finalement certaines nouvelles dispositions ont été ajoutées afin de pallier aux lacunes et carences mises à jour par les récents audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en matière de sûreté et de sécurité aérienne.

*

2. OBSERVATIONS

A l'instar de son avis 85/2003 du 16 avril 2004 concernant le projet de loi 5273 ayant pour objet de modifier 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport, 3) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, 4) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, notre chambre se doit de répéter certaines de ses observations qui n'ont pas été prises en considération dans la version remaniée du projet de loi 5273 précité.

Ad article I, point 8 concernant le nouvel article 11bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Notre chambre tient à réitérer son opposition à la publication en anglais, en droit national interne, des règles internationales en matière aéronautique. Bien que le Conseil d'Etat remarque à juste titre „que la traduction en langue française ne serait pas sans créer des problèmes“, notre chambre est d'avis que pour pouvoir garantir un dialogue social ouvert en matière de sécurité de l'aviation civile, l'effort de traduire les règles techniques dans une langue maîtrisée par tous les partenaires sociaux se justifie. Malgré les problèmes de traduction et malgré le principe de la primauté du droit communautaire sur le droit national en cas de problèmes d'interprétation, l'Etat français a procédé à une traduction des règles en question.

Ad article I, point 6 concernant le nouvel article 7bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

A l'instar de ses observations concernant le projet de règlement grand-ducal 39/2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables, notre chambre demande que le texte soit précisé dans la mesure où l'honorabilité du personnel de conduite d'aéronefs et des mécaniciens navigants ne peut être appréciée que sur base du casier judiciaire, et non pas, sur base d'antécédents judiciaires issus d'investigations arbitraires de la part de la Direction de l'aviation civile et qui violeraient le principe de la présomption d'innocence.

Ad article I, point 14, concernant le nouvel article 24bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Notre chambre juge les amendes allant de 25 € à 250 € en cas d'infractions des propriétaires et des détenteurs d'aéronefs ainsi que des commandants de bord, aux dispositions concernant les trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg, compte tenu de leur impact sur la sécurité de la navigation aérienne, comme absolument ridicules.

Dans son avis 85/2003 précité, notre chambre a fait remarquer que l'amende, dans le cas d'espèce, ne peut être dissuasive que lorsque son montant équivaut au gain de temps, et implicitement d'argent, réalisé en cas de non-respect des trajectoires.

Sous réserve des observations formulées ci-dessus, notre chambre a l'honneur de vous informer qu'elle marque son accord à la version remaniée du projet de loi cité sous rubrique.

Luxembourg, le 11 janvier 2008

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Nando PASQUALONI

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/12

N° 5273¹²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier

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

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(3.3.2009)

Par dépêche en date du 27 juillet 2007, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat d'une version remaniée du projet de loi sous rubrique, élaborée par le ministre des Transports. Au texte de la version remaniée étaient joints un exposé des motifs et un commentaire des articles.

Le Conseil d'Etat s'est encore vu transmettre par dépêches en date respectivement du 29 août et du 29 octobre 2007 les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce sur la version remaniée du projet de loi. Par dépêches en date respectivement du 24 janvier et du 23 octobre 2008, les avis de la Chambre de travail et de la Chambre des employés privés sur la version remaniée ont été transmis au Conseil d'Etat.

Par lettre du 23 octobre 2008, le ministre des Transports a demandé au Conseil d'Etat d'accorder un traitement très urgent et absolument prioritaire au projet de loi, „étant donné que, d'une part, le Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile a rappelé à Monsieur le Ministre l'importance que revêt l'adoption du projet de loi pour la conformité du Luxembourg avec les exigences européennes et internationales en matière de sécurité aérienne et que, d'autre part, le projet de loi en question contient de nombreuses dispositions visant à pallier aux lacunes et carences mises à jour en 2006 et 2007 lors des audits et inspections de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et de la Commission Européenne en matière de sûreté aérienne“. Ainsi le texte présentement sous avis constituerait-il une des mesures phares du plan d'actions correctrices notifié aux autorités européennes. Le ministre des Transports a encore attiré l'attention sur le fait que le projet de loi transpose différentes directives, voire assure la mise en œuvre au niveau national de différents règlements européens, et de citer la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, le règlement (CE) No 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et le règlement (CE) No 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Force est de constater que, loin de constituer une version simplement amendée du projet de loi initial, le texte sous avis constitue un projet presque entièrement nouveau.

Article 1er

Point 1°

La disposition reste quasiment inchangée par rapport au texte original, seul le terme „mission“ étant mis au pluriel. D’après le nouveau commentaire, „la nécessité d’une définition plus circonstanciée de la notion d’aéronef d’Etat (...) ne se pose plus en des termes aussi aigus que lors de l’adoption du projet de loi initial“. S’agissant plus particulièrement de l’hélicoptère affecté aux missions de la Police grand-ducale, qui était précisément visé par la rédaction initiale du projet de loi, celui-ci appartiendrait désormais à l’Etat et non plus à une société d’aviation privée. Le Conseil d’Etat prend acte de ces explications, encore qu’elles ne répondent pas de manière adéquate à l’observation qu’il avait soulevée de manière générale dans son avis du 22 mars 2005 s’agissant de la qualification des avions appartenant à des sociétés d’aviation privées affrétés par l’Etat et affectés exclusivement à des missions d’intérêt public.

Point 2°

Contrairement aux affirmations du nouveau commentaire, le Conseil d’Etat n’a pas suggéré une rédaction selon laquelle il ne peut être dérogé aux règles de l’aviation civile que par des règlements grand-ducaux pris en exécution de la future loi. Le nouveau texte ne saurait d’ailleurs être interprété comme autorisant des dérogations à la loi par des règlements d’exécution. Il précise uniquement que la réglementation à édicter n’est pas nécessairement la même pour les aéronefs privés et pour les aéronefs d’Etat, et cela dans les seuls domaines de l’immatriculation, de l’équipement technique et de la circulation aérienne. Le Conseil d’Etat peut marquer son accord au texte ainsi entendu, sous réserve que la différenciation dans la réglementation n’aille pas à l’encontre de la sûreté et de la sécurité aériennes.

Point 3°

Il s’agit d’une nouvelle disposition destinée, selon le commentaire, à consacrer une base juridique générale au profit du ministre ayant les Transports dans ses attributions pour instituer des commissions ou autres organes qu’il peut consulter dans le cadre de ses compétences.

Le commentaire n’est pas en phase avec le texte, dans la mesure où l’institution de tels organes ou de telles commissions revient non pas au ministre, mais au pouvoir exécutif.

Le Conseil d’Etat exprime toutefois de nettes réserves à l’égard de la disposition sous examen qui abandonne à l’appréciation discrétionnaire du pouvoir exécutif l’institution de ces organes et commissions. Rien n’empêche le ministre de recourir à l’institution de commissions *ad hoc*. Mais les entités, services et organismes à caractère permanent d’ores et déjà existants devraient suffire à conseiller utilement le ministre dans l’exercice de ses compétences. Le texte sous examen est en conséquence à supprimer.

Point 4°

Le Conseil d’Etat voudrait signaler, à titre d’exemple, que le règlement grand-ducal modifié du 21 décembre 2006 portant transposition de la directive 2003/110/CE du Conseil du 25 novembre 2003 concernant l’assistance au transit dans le cadre de mesures d’éloignement par voie aérienne, réserve au ministre ayant l’Immigration et l’Asile dans ses attributions de refuser le transit par voie aérienne. N’y a-t-il pas un risque d’interférences des compétences ministérielles?

D’un point de vue rédactionnel, il y aurait lieu d’écrire: „L’atterrissage et le survol (...) *sont* subordonnés à l’autorisation ...“.

Point 5°

Il est prévu de remplacer la dernière phrase de l’article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par deux alinéas nouveaux. La première phrase de cet article subsisterait donc. Le Conseil d’Etat ignore quel agencement les auteurs entendent donner au nouvel article 7: la première phrase de l’article 7 sera-t-elle maintenue en tant que phrase introductive, suivie alors de trois nouveaux paragraphes (et non de deux nouveaux alinéas comme indiqué dans

le commentaire)? Ou bien y a-t-il lieu de faire de la première phrase de l'article 7 un paragraphe 1er, suivi de trois nouveaux paragraphes 2, 3 et 4?

Le Conseil d'Etat ne saisit pas non plus l'agencement au fond de la nouvelle disposition: la première phrase de l'article 7 constituera-t-elle la base légale générale (outre pour les réglementations intéressant la navigation aérienne et notamment pour celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation) pour les prescriptions réglementaires relatives aux péages, aux taxes, aux redevances et aux droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de domaines et de services publics affectés à la navigation et à la circulation aériennes, les nouveaux paragraphes réglant de manière spécifique, voire dérogoire certaines taxes et redevances? Dans ce cas, il faudrait en faire le paragraphe 1er. Il y aurait alors désormais un paragraphe 1er prévoyant, entre autres, la fixation par voie de règlement grand-ducal, des péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation des domaines et des services publics affectés à la navigation et à la circulation aériennes, avec disparition du plafond fixé. Seraient ensuite réglées, au nouveau paragraphe 2, les redevances d'aéroport et les redevances de services de navigation aérienne pouvant être perçues respectivement par la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. et par l'Administration de la navigation aérienne. Enfin, le nouveau paragraphe 3 aurait trait aux taxes, redevances et droits pouvant être perçus par la Direction de l'aviation civile, s'agissant de tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation. Le montant de ces taxes, redevances et droits ainsi que leurs modalités de perception seront fixés par règlement grand-ducal, avec un plafond de 50.000 euros pour le montant unitaire de la taxe, de la redevance ou du droit à percevoir. Le nouveau paragraphe 4 aurait trait à la détermination des trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg, qui serait confiée à la Direction de l'aviation civile, et non plus à un règlement grand-ducal.

Au regard du texte tel qu'il est actuellement proposé, le Conseil d'Etat est à s'interroger sur l'utilité du maintien de la précision à la première phrase que les taxes, péages, redevances et droits réglementaires font l'objet d'arrêtés grand-ducaux, dans la mesure où les paragraphes suivants règlent les redevances pouvant être perçues par l'Administration de la navigation aérienne et la société de l'aéroport de Luxembourg. Ou y aurait-il encore d'autres taxes, redevances etc. qui pourraient être perçues en dehors de celles réglées dans les nouveaux paragraphes 2 et 3?

Pour ce qui est des redevances susceptibles d'être perçues par l'Administration de la navigation aérienne, la société de l'aéroport de Luxembourg et la Direction de l'aviation civile, plusieurs observations sont de mise:

- Pourquoi régler cette question dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et non pas dans la loi portant création de l'Administration de la navigation aérienne (loi du 21 décembre 2007), dans la loi prévoyant la possibilité pour l'Etat de charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires (loi du 26 juillet 2002) et dans la loi instituant une Direction de l'Aviation Civile (loi du 19 mai 1999)?
- Comment combiner et concilier l'article 2, alinéa 4 de la loi du 26 juillet 2002, qui dispose que le contrat à conclure entre l'Etat et l'entité gestionnaire, c'est-à-dire la société de l'aéroport de Luxembourg, „règle notamment (...) les conditions de rémunération de l'organisme de la part de tiers bénéficiant des infrastructures et installations aéroportuaires gérées et mises à disposition par l'organisme ainsi que de la prestation des services offerts par celui-ci“, et la nouvelle disposition à introduire dans la loi de 1948?
- Le critère pour la perception des redevances pouvant être perçues est celui de la nécessité d'assurer l'exploitation aéroportuaire. Le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne incombent à l'Administration de la navigation aérienne, tandis que la gestion immobilière de l'aéroport de même que l'exploitation technique et commerciale de l'aéroport reviennent à la société de l'aéroport de Luxembourg. Qui sera en définitive en droit de percevoir quelles redevances?
- L'Administration de la navigation aérienne a été constituée en service de l'Etat à gestion séparée par la loi du 21 décembre 2007 concernant le budget des recettes et dépenses de l'Etat pour 2008. Si le présent projet de loi peut être considéré comme instituant une exception à la règle de l'article 102 de la Constitution (lequel réserve „les cas formellement exceptés par la loi“), il appartient au législateur d'arrêter le principe et les modalités de fixation des redevances. Tel n'est aux

yeux du Conseil d'Etat pas le cas en l'espèce, au regard du risque d'enchevêtrement des compétences de l'Administration de la navigation aérienne et de la société de l'aéroport. Il faudrait donc, sous peine d'opposition formelle, établir clairement quelles sont les rémunérations auxquelles peut prétendre la société de l'aéroport de Luxembourg et quelles sont les redevances qui peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat ne saurait marquer son accord à une disposition du genre „le montant de ces redevances est fixé par la société de l'aéroport de Luxembourg S.A., voire par l'Administration de la navigation aérienne ...“.

- S'agissant de la Direction de l'aviation civile, la loi du 19 mars 1999 dispose en son article 18, paragraphe 2, que „Les frais d'inspection et de contrôle, liés à l'exercice des attributions exercées en vertu de la présente loi sont à la charge des compagnies, organismes et personnes inspectés ou contrôlés conformément à un barème à fixer par règlement grand-ducal“. Cette disposition est apparemment maintenue. Le Conseil d'Etat ignore dans quelle mesure le nouveau texte est, le cas échéant, susceptible de faire double emploi avec la disposition existante. N'y a-t-il pas une contradiction entre les deux textes, l'un parlant de barème, l'autre laissant au pouvoir exécutif le soin de décider au cas par cas, et sous réserve du plafond légal, la fixation des taxes et redevances?

Au regard des considérations qui précèdent, le Conseil d'Etat est d'avis que le texte sous examen est à revoir.

Pour ce qui est du nouveau paragraphe 3 (4, le cas échéant, suivant l'agencement à retenir), les auteurs du texte n'expliquent pas comment cette disposition est à articuler avec l'article 24*bis* nouveau à ajouter à la loi modifiée du 31 janvier 1948, lequel, en son paragraphe 1er, a également trait à la fixation des trajectoires à utiliser pour l'approche et au décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg. Les deux dispositions étant à première vue contradictoires, le Conseil d'Etat doit insister, sous peine d'opposition formelle, à ce que les textes en question soient revus: ou bien la fixation des trajectoires est une mesure d'exécution de la loi, et alors il n'est pas possible au législateur de déléguer cette exécution à un organe autre que le Grand-Duc (article 36 de la Constitution), ou bien la fixation des trajectoires a lieu en fonction des contraintes imposées au niveau de l'espace aérien européen. Dans ce dernier cas, les trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage à l'aéroport de Luxembourg doivent être déterminées en fonction des points de ralliement des espaces étrangers fixés par les autorités des pays avoisinants, comme le relève le commentaire de la disposition sous examen, et cette fixation ne constituerait donc pas une mesure d'exécution de la loi nationale.

Point 6°

Le nouvel article 7*bis* consacre le principe de la nécessité de licences et de qualifications dans le chef du personnel de conduite d'aéronefs et des mécaniciens navigants, un règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant d'ores et déjà les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. Selon le commentaire, l'insertion dans la loi des dispositions afférentes du système national de licences de personnel de conduite d'avion s'impose pour satisfaire à l'article 11(6) de la Constitution. Le paragraphe 3 du nouvel article laisse au pouvoir exécutif le soin de fixer les critères de validité des licences ainsi que les conditions relatives à la qualification et à l'octroi, à la revalidation, au renouvellement et au retrait ou au refus des licences et autorisations prévues par le paragraphe 1er. Il s'agit, pour ce qui est des conditions de validité des licences, d'une habilitation généreuse au regard des dispositions de l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution, étant toutefois précisé que les conditions de validité des licences et qualifications associées sont de toute façon arrêtées par des instances supranationales, de sorte que la compétence du pouvoir exécutif reste liée. Le Conseil d'Etat s'interroge toutefois sur le sens qu'il convient de donner à la disposition sous examen en ce qu'elle entend confier au pouvoir exécutif le soin de fixer les conditions relatives à l'octroi, etc., des licences et autorisations, du moment qu'une autre innovation essentielle du texte consiste dans la précision, dans le corps même de la loi (paragraphe 4 du nouveau texte légal), des conditions auxquelles les licences, les qualifications associées, les validations et conversions et les autorisations du personnel navigant ainsi que les agréments des organismes de formation peuvent ne pas être octroyés ou ne pas être renouvelés, ou peuvent être suspendus ou retirés, ou leur emploi ou leur validité restreints. Il y aurait en tout cas lieu de supprimer au paragraphe 3 les termes „et au retrait ou au refus“.

Au paragraphe 4 du nouveau texte, les auteurs reprennent, en substance, les dispositions figurant actuellement à l'article 24, alinéa 2 du règlement grand-ducal du 6 février 2004. Le Conseil d'Etat entend faire une observation à propos de la lettre g) du paragraphe 4, qui est une disposition nouvel-

lement introduite: plutôt que de parler de „preuves“, ne se recommanderait-il pas d'écrire „indices“ ou „indices graves“?

Selon le commentaire, le texte comblerait par ailleurs l'absence de référence légale relative à l'agrément de personnes morales ou physiques chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type. Le Conseil d'Etat signale que le projet de loi et le règlement grand-ducal de 2004 ne concordent pas sur ce point: tandis que le règlement grand-ducal dispose en son article 12 (sous l'intitulé *Formation*) que „l'instruction ne peut être donnée que dans un organisme de formation *approuvé ou déclaré*“, l'exploitation d'un tel organisme étant subordonnée à l'autorisation de l'Autorité (le ministre ayant dans ses attributions les Transports ainsi que toutes personnes habilitées à agir en son nom), le projet de loi envisage un *agrément* par le directeur de l'aviation civile.

Point 7°

Selon le commentaire, il s'agit d'insérer dans l'ordre juridique national les principes directeurs inhérents à l'octroi des licences de contrôleurs de la circulation aérienne, tel que le réclame la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Le cadre pour la délivrance des licences reste à être fixé, et à cet égard, et s'agissant de réglementer la profession de contrôleur aérien, la disposition sous examen constitue avant tout le fondement de règlements à prendre au titre de l'article 32(3) de la Constitution.

Point 8°

Il s'agit de la reprise d'un amendement gouvernemental (*doc. parl. No 5273¹*).

Point 9°

Anticipant sur ses observations à l'endroit du point 17°, il y a lieu de supprimer à l'article 13*bis* nouveau sous examen la référence à l'article 39.

Il s'agirait donc de garantir que les agents visés à l'article 19*bis* de la loi modifiée du 19 mai 1999 (dont la modification est également envisagée par le projet de loi sous avis) puissent exercer leurs pouvoirs de contrôle sans entraves.

Il n'est pas possible de prévoir simplement une amende de 500 euros, alors que ce faisant la nature de l'infraction (contravention, délit ou crime) reste indéterminée, et partant également la compétence de la juridiction appelée à en connaître. Cette observation vaut de manière plus générale aussi pour les points 10°, 11°, 12° et 13°. Il se dégage certes du point 15° que les auteurs ont entendu ériger les faits visés aux points 9°, 12° et 13° en contraventions, en élargissant la possibilité de décerner des avertissements taxés aux contraventions y visées. Au regard du délai de récidive prévu aux points 10° et 11°, on peut admettre que les auteurs ont entendu ériger ces faits en délit. Ce ne sont cependant pas la possibilité de décerner un avertissement taxé ou le délai de récidive qui déterminent la nature d'une infraction.

Sous peine d'opposition formelle, il y aura donc lieu de préciser les peines encourues.

Le texte sous examen institue une responsabilité pénale des personnes morales, puisqu'il rend pénalement responsable non seulement toute personne (c'est-à-dire quiconque) mais encore et spécifiquement tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport, etc., lesquels sont en règle générale constitués sous une forme sociale. Se trouverait ainsi élargi le champ d'application matériel du projet de loi *No 5718* qui érige la responsabilité pénale des personnes morales en un principe général dont l'application est étendue à tous les crimes et à tous les délits prévus par le Code pénal, ce qui constitue déjà une première difficulté.

Il serait certes possible de dire, au regard de l'état du droit positif actuel, qu'il convient de rechercher la ou les personnes physiques à l'intérieur de la personne morale qui par commission ou omission sont la cause de l'état infractionnel. Une telle approche cadre cependant mal avec la possibilité de décerner des avertissements taxés, à moins d'admettre que dans tous les cas ce sera la personne physique qui assure la direction de l'entreprise qui se verra décerner l'avertissement taxé. „Personne physique assurant la direction d'une entreprise“ n'est toutefois pas nécessairement synonyme de „contrevenant“, la personne physique assurant la direction de l'entreprise, et disposant à ce titre de tous les pouvoirs, pouvant aussi déléguer en tout ou en partie ces pouvoirs. Il s'agit donc d'une deuxième difficulté,

empêchant en pratique dans bien des cas de décerner un avertissement taxé, alors qu'il faudrait d'abord faire une enquête pour déterminer la personne physique responsable pénalement.

Le Conseil d'Etat ne peut dès lors pas marquer son accord au texte sous rubrique.

Le Conseil d'Etat est à se demander si les auteurs du texte n'auraient pas intérêt à examiner la piste de sanctions administratives.

Point 10°

Les observations à l'endroit du point 9° valent également pour le point 10° sous examen.

Le texte prête par ailleurs à critique au regard du principe de la spécification des incriminations: quand y a-t-il violation „de manière répétitive“ des plans approuvés de sécurité et de sûreté? Le texte exige par ailleurs une violation de manière répétitive et intentionnelle des plans approuvés de sécurité et de sûreté: qu'en est-il en cas de violations répétées, mais dont les unes relèvent d'une intention délibérée de violer les dispositions des plans approuvés, les autres d'une simple inobservation (infractions en quelque sorte „matérielles“)?

La portée de l'incrimination est encore incertaine à d'autres titres:

- les plans de sûreté: il semble que ce soient les plans visés à l'article 15, paragraphe 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 (nouvel article 15, paragraphe 7 selon l'article II, point 2° du projet de loi sous avis), et à l'article 5, paragraphe 4 du règlement (CE) No 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Le principal objectif du règlement (CE) est d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures communautaires utiles visant à empêcher les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile (article 1er du règlement (CE) No 2320/2002). Le Luxembourg est partie à toute une série de conventions internationales (on peut citer la Convention de La Haye du 16 décembre 1970, pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, approuvée par la loi du 22 mars 1978, la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, approuvée par une loi du 15 février 1982, le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, approuvé par une loi du 22 août 2003). L'article 31 de la loi modifiée de 1948 réprime les faits visés par lesdits Actes internationaux. Ces mêmes faits sont par ailleurs susceptibles de tomber sous le coup de l'article 135-1 du Code pénal (le Conseil d'Etat renvoie à son avis du 26 novembre 2002 relatif au projet de loi *No 4954* devenu par la suite la loi du 12 août 2003 portant 1) répression du terrorisme et de son financement 2) approbation de la Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme, ouverte à la signature à New York en date du 10 janvier 2000). On peut dès lors se poser la question ce que les auteurs de la disposition sous examen entendent incriminer au titre de la disposition sous examen.
- les plans de sécurité: c'est le commentaire de la disposition sous examen (et non le texte de loi) qui fournit une définition de ce qu'il y a lieu d'entendre par ces termes. Les conditions et modalités de ces plans sont, selon le commentaire, prévues aux annexes 2 et 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. L'annexe 2 de cette convention a trait aux règles de l'air, pour l'application desquelles le pilote commandant de bord est responsable. Pourquoi alors rendre responsable „tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport, un héliport ou des infrastructures aéroportuaires“? L'annexe 14, consacrée aux aéroports, couvre un éventail extrêmement large d'aspects, allant de la planification générale des aéroports et des hélistations à des détails aussi précis que le temps de branchement des alimentations électriques auxiliaires, du génie civil aux questions d'éclairage, de la mise en place d'engins perfectionnés de sauvetage et de lutte contre l'incendie aux mesures qui permettent d'éloigner les oiseaux des aéroports. En d'autres termes, c'est une matière qui ne se prête pas à une incrimination pénale générique.
- les plans de formation: c'est encore une fois le commentaire qui renvoie à l'annexe 17 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi qu'au document 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Encore faut-il savoir que le document No 30 de la CEAC contient aussi des recommandations pour la prévention des actes illicites dirigés contre l'aviation civile, dont il a, par exemple, été tenu compte au niveau du règlement grand-ducal du 23 décembre 2003 portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions

d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables, entre-temps abrogé et remplacé par le règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

Le Conseil d'Etat ignore également quelles sont les entités auxquelles la disposition en projet serait susceptible de s'appliquer: l'Administration de la navigation aérienne serait-elle également visée, en ce qu'elle a pour mission d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport?

Au regard de l'ensemble des considérations qui précèdent, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au texte proposé, dont il propose l'abandon pur et simple.

Point 11°

Il y a en premier lieu de faire la même observation que ci-dessus en relation avec la peine prévue: il échet donc de fixer la nature de l'infraction.

Il y a ensuite lieu de préciser le texte, qui, tel que libellé, ne fait guère de sens: le Conseil d'Etat a du mal à concevoir que la Direction de l'aviation civile puisse délivrer une autorisation de brouiller les communications réservées à l'usage aéronautique. Le bout de phrase „ou dont la finalité poursuivie ne présente aucun lien avec des activités aériennes“ est inintelligible: à quoi se rapporte le pronom relatif „dont“, à la personne, à l'autorisation délivrée par la Direction de l'aviation civile, sinon à quoi d'autre?

Le libellé afférent est impérativement à revoir, alors que le Conseil d'Etat devrait s'opposer formellement au texte dans sa teneur actuelle.

Compte tenu du fait qu'en matière correctionnelle (le Conseil d'Etat part de l'idée que les auteurs ont entendu punir les faits visés de peines correctionnelles) le minimum de l'amende est identique au minimum de l'amende en matière criminelle, il y aura lieu, afin de déterminer la nature de l'infraction, de prévoir à titre de sanction une peine d'emprisonnement de 8 jours à 1 an et une amende de 251 à 25.000 euros ou une de ces peines seulement (abstraction faite de ce que les faits visés semblent suffisamment graves pour justifier, le cas échéant, une peine d'emprisonnement).

Point 12°

Il y a de nouveau impérativement lieu de préciser la nature de l'infraction.

Le texte pose ensuite un sérieux problème au regard de l'article 14 de la Constitution, de par le renvoi aux articles prohibés „par le droit communautaire“, dans la mesure où l'annexe au règlement (CE) No 68/2004 de la Commission du 15 janvier 2004 modifiant le règlement (CE) No 622/2003 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne est secrète et ne fait pas l'objet d'une publication au Journal officiel de l'Union européenne. Il y aurait donc un élément indéterminé et indéterminable au niveau de l'élément matériel de l'infraction. Des considérants du règlement communautaire il résulte précisément que „(3) Il est cependant nécessaire d'établir une liste harmonisée accessible au public indiquant séparément les articles qu'il est interdit aux passagers d'introduire dans les zones protégées et dans la cabine des aéronefs et ceux qui ne doivent pas être placés dans les bagages destinés à être transportés dans la soute de l'aéronef. (4) Il est entendu qu'une telle liste ne saurait en aucun cas être exhaustive. L'autorité compétente doit dès lors être habilitée à interdire d'autres articles que ceux figurant dans la liste. Il convient de fournir aux passagers, avant et pendant l'enregistrement, des informations claires concernant tous les articles prohibés“.

Le Conseil d'Etat signale que, dans la mesure où les articles prohibés comprennent les armes au sens de la loi modifiée du 15 mars 1983 sur les armes et munitions, les dispositions de l'article 28 de cette loi sont également susceptibles de trouver application.

L'alinéa final du paragraphe 1er n'est pas non plus satisfaisant, alors qu'il n'est pas clair quels sont les comportements incriminés: si l'homicide et les lésions involontaires étaient visés, il ne se recommande guère d'avoir recours à des circonstances aggravantes valant pour les infractions de coups et blessures volontaires (incapacité permanente de travail, perte de l'usage absolu d'un organe, mutilation grave). Si des comportements volontaires sont visés, il ne fait pas de sens de prévoir des peines inférieures à celles prévues par le Code pénal au titre des articles 400 et 401.

Le texte du paragraphe 1er est en conséquence à revoir, et ce sous peine d'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Au paragraphe 2, il n'y a pas lieu de dire „par infraction constatée“, les peines prévues étant des peines de police qui de toute façon sont cumulées (article 58 du Code pénal).

Le texte fait référence au règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus en matière de contrôles de sûreté aérienne (de par le renvoi aux „dispositions portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus“). Ledit règlement grand-ducal ne contient à vrai dire que des dispositions renvoyant de manière indirecte aux contrôles (il est renvoyé à ce sujet notamment à l'article 3, paragraphe 3 du règlement de 2005). Il n'est pas sûr que ce soient ces contrôles (contrôles des sous-traitants, sécurisation des locaux et contrôle des accès) qui soient en l'espèce visés, dans la mesure où le règlement communautaire No 2320/2002, dont question au commentaire, définit les contrôles de sûreté comme couvrant „les moyens par lesquels l'introduction d'articles prohibés peut être empêchée“ (telle est d'ailleurs aussi la définition donnée par le règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables). Le texte pêche de nouveau par son imprécision, et il est à revoir impérativement.

Le paragraphe 3 est à revoir également. Tout d'abord, et dans la mesure où le texte contient une énumération exhaustive des comportements incriminés, il n'y a pas lieu de se référer en plus aux „dispositions en matière de sûreté telles qu'elles ressortent des textes communautaires“.

Ensuite, et au regard de la possibilité proposée de sanctionner les agissements incriminés par avertissement taxé, il y a lieu de ne pas viser „tout opérateur ou gestionnaire, etc.“. Les agissements visés ne seront pas le fait de l'opérateur ou du gestionnaire, mais bien celui de ses préposés. Si ceux-ci contreviennent à leur mission, ils seront à sanctionner. En admettant que les auteurs aient voulu rendre responsable pénalement l'opérateur ou le gestionnaire ou toute autre entité visée, des manquements de leur personnel, la sanction encourue ne paraît guère apte à assurer le respect strict des dispositions en matière de sûreté, l'opérateur ou le gestionnaire pouvant toujours refuser de payer l'avertissement taxé.

Point 13°

A l'alinéa 1er du paragraphe 1er, il y a lieu de préciser que le contrevenant est puni „d'une amende de 25 euros à 250 euros“. Selon le commentaire, les amendes sont graduées en fonction de la nature de l'infraction. Cette considération ne dispense cependant pas de la nécessité de fixer un minimum et un maximum de l'amende.

Le Conseil d'Etat ne comprend pas pour quelle raison il serait nécessaire de parler à l'alinéa 2 du même paragraphe 1er de „toute personne ou conducteur“, dans la mesure où c'est le paragraphe 2 du nouvel article qui vise les infractions commises par des conducteurs. Le Conseil d'Etat propose en conséquence de faire abstraction des termes „ou conducteur“.

A l'alinéa 3, et de même aux alinéas 4 et 5 du même paragraphe, il y a de nouveau lieu de préciser les taux minima et maxima de l'amende: le Conseil d'Etat propose d'écrire à chaque fois „25 euros à 250 euros“, le règlement grand-ducal visé à l'article 24^{ter}, paragraphe 5 pouvant différencier quant aux montants respectifs des avertissements taxés. A signaler que l'alinéa 5 ne reflète pas correctement les dispositions du règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables, lequel dispose en son article 13 que „une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire ne peut accompagner plus de 5 personnes titulaires de laissez-passer journalier“.

L'alinéa 6 n'a pas sa place dans la loi en projet, et la disposition en question figure d'ailleurs déjà dans le règlement grand-ducal du 24 août 2007.

La même observation vaut pour l'alinéa 7, où la référence à „l'article 15“ est par ailleurs incompréhensible.

Le dernier alinéa est également à supprimer, la base légale du règlement grand-ducal du 24 août 2007 précité étant constituée par l'article 1er de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare. Une base légale spécifique pour définir par voie de règlement grand-ducal „les personnes et les véhicules exemptés de l'octroi d'une autorisation d'accès“ est superflète.

Le paragraphe 2 incrimine certains comportements de conducteurs de véhicules accédant dans l'enceinte aéroportuaire.

Il y a lieu de préciser à chaque fois les taux minima et maxima de l'amende encourue: le Conseil d'Etat propose d'écrire de manière uniforme „25 euros à 250 euros“, une différenciation pouvant être opérée, selon l'infraction visée, au niveau des montants des avertissements taxés à décerner.

Le dernier alinéa du paragraphe 2 est à supprimer.

Au paragraphe 3, il y a de nouveau lieu d'écrire „25 euros à 250 euros“.

Si la Chambre des députés estimait qu'il y a lieu d'instituer, au paragraphe 4, des règles spécifiques pour la récidive, il y aurait lieu d'écrire „En cas de récidive dans un délai d'1 an du chef des infractions prévues aux paragraphes précédents, le maximum de l'amende est porté à 500 euros“.

Point 14°

Le texte est à revoir, compte tenu des observations formulées à l'endroit du point 5° (article 7 modifié, nouveau paragraphe 3).

Si l'article 7, paragraphe 3 était maintenu, les paragraphes 2 et 3 de l'article 24*bis* pourraient être maintenus aussi (mais sans subdivision en paragraphes). Le texte des actuels paragraphes 2 et 3 serait toutefois à adapter à l'effet d'écrire:

„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.“

Le paragraphe 4 du texte proposé est en tout état de cause à supprimer, les infractions, y compris les contraventions, étant à constater par procès-verbal conformément aux dispositions de droit commun du Code d'instruction criminelle.

Point 15°

Le texte relatif à la possibilité de décerner des avertissements taxés ne suscite pas d'observations du Conseil d'Etat, si ce n'est qu'il y a au préalable lieu de clarifier les incriminations dont question aux nouveaux articles référencés. Le Conseil d'Etat renvoie à ses observations à l'endroit des textes d'incrimination dont s'agit.

Au paragraphe 7, il y a lieu de remplacer la référence au paragraphe 8 par une référence au paragraphe 5.

Au paragraphe 8, il y a lieu de supprimer, *in fine*, la référence au paragraphe 2, qui ne fait pas de sens.

Point 16°

Il s'agit en substance de la reprise du texte originellement proposé pour le libellé du nouvel article 28*bis*, quitte à ce que le nouveau texte soit désormais calqué sur l'ensemble du dispositif légal tel qu'introduit dans la législation concernant la réglementation de la circulation routière par la loi du 18 septembre 2007. Des modifications sont encore apportées au texte, pour ce qui est des taux d'alcoolémie à retenir, d'une part, pour ce qui est des peines encourues, d'autre part.

Le choix de transposer à la matière de la navigation aérienne les solutions applicables au dépistage de l'alcoolémie et de substances prohibées en matière de circulation routière ne coule pas de source. Les conducteurs de véhicules automoteurs sont en infraction parce qu'ils circulent au moment du contrôle sous l'emprise de l'alcool ou de substances prohibées, c'est-à-dire parce qu'ils ont pris le volant malgré le fait qu'ils se trouvent dans un état qui ne les rend plus aptes à conduire. Le dépistage de l'alcool ou des substances prohibées ne fait qu'apporter la preuve de l'état infractionnel préexistant. Ici, il s'agit de prévenir tout danger possible, le texte relatif au dépistage des substances tombant sous le coup de la loi de 1973 concernant la lutte contre la toxicomanie précisant d'ailleurs „de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereux le séjour ou l'exercice de ses fonctions à bord d'un aéronef ou à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé“. La fixation de seuils dans la loi en projet, que ce soit au niveau du taux d'alcoolémie, ou que ce soit au niveau des quantités de substances prohibées décelées (voir à ce sujet l'article 12, paragraphe 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 et le projet de loi *No 5906*) ne modifiera pas fondamentalement les données du problème: il y aura certes alors une quantification légale du risque, une présomption légale de risque, mais ce n'est toujours qu'un risque virtuel qu'il s'agit avant tout de conjurer avant qu'il ne devienne réel.

Il est plus que compréhensible que les auteurs du texte entendent tout mettre en œuvre pour éviter que ce risque se réalise. Il est néanmoins permis de s'interroger si la voie actuellement préconisée est réellement la plus efficace. Il est notamment curieux de constater qu'il n'est dit nulle part que ceux

qui sont en infraction sont obligés de quitter immédiatement les zones protégées de l'aéroport ou l'aéronef, ou qu'ils se voient interdire l'accès à l'aéronef.

L'aspect répressif en tant qu'élément dissuasif est apparemment le moyen que les auteurs du texte privilégient. C'est ainsi que le minimum de la peine d'emprisonnement et le maximum de la peine d'amende encourue selon les cas par les membres du personnel navigant est augmenté à deux reprises (c'est du moins en ce sens que le Conseil d'Etat interprète le texte des alinéas 4 et 5 du paragraphe 2 du nouvel article 28*bis*). Il est alors pour le moins paradoxal de constater que le refus de se prêter aux mesures de dépistage n'est puni que des peines prévues au paragraphe 1er, de sorte que les membres du personnel navigant auraient davantage intérêt à refuser de se prêter aux mesures de dépistage que de s'y soumettre (à supposer qu'ils doivent s'attendre à un résultat positif du dépistage).

Les termes introductifs du paragraphe 3 sont également de nature à susciter des difficultés d'application pratiques considérables: à quel indice grave peut-on s'attendre chez une personne n'ayant consommé qu'un seul verre de vin, par exemple? Les seuils d'alcoolémie de respectivement 0,1 g/l / 0,25 mg/l (s'agissant du personnel navigant) ne se traduiront en règle générale pas par un quelconque comportement extérieur anormal. Cette même observation vaut pour le dépistage des substances prohibées. S'agissant de ces substances, le texte tel que proposé est à l'origine d'une autre incertitude: à partir de quelles quantités y a-t-il lieu d'admettre que le séjour ou l'exercice des fonctions à bord d'un aéronef ou à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé est rendu dangereux ou du moins potentiellement dangereux?

Le Conseil d'Etat est dans ces conditions à s'interroger s'il n'y aurait pas intérêt à prévoir une disposition interdisant tout simplement l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé ou aux parties critiques de l'aéroport de même que la circulation à l'intérieur de ces zones et parties, et encore l'accès à un aéronef à toute personne ayant consommé de l'alcool ou fait usage d'une des substances visées à l'article 12, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. A l'effet de garantir le respect de cette interdiction, toute personne peut être soumise à des tests de dépistage. Ces tests devraient se limiter à des tests sommaires, alors qu'au regard de l'interdiction d'accès et de circulation, le taux d'alcoolémie de même que les quantités détectables de substances prohibées serait sans relevance. En cas de résultat positif, la personne concernée se verrait interdire l'accès aux zones protégées ou à l'aéronef, ou serait tenue de quitter les enceintes protégées ou l'aéronef, sous peine d'en être éloignée en cas de refus. Le Conseil d'Etat ne propose pas un contrôle systématique, ce qui risque de se révéler impraticable, vu le nombre de personnes „éligibles“ à un tel contrôle. Le test devrait en tout cas être obligatoire du moment qu'il existe un indice grave qu'une personne se trouve dans un état prohibé par la loi. Un tel texte pourrait se lire comme suit:

„Il est interdit à toute personne, à tout conducteur de véhicule et à tout membre du personnel navigant, d'accéder ou de circuler, dans l'exercice de ses fonctions, à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé ou des parties critiques de l'aéroport de Luxembourg ou d'accéder à bord d'un aéronef, s'il a consommé des boissons alcooliques ou fait usage d'une des substances visées à l'article 12, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Les personnes visées à l'alinéa qui précède sont tenues, dès qu'elles en sont requises par les membres de la Police grand-ducale, de se soumettre à un test sommaire de l'haleine expirée ou à un examen de la sueur ou de la salive, au moyen de l'appareil et des tests visés à l'article 12, paragraphe 7, points 1 et 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Les membres de la Police grand-ducale doivent requérir les personnes visées à se soumettre aux prédits tests, s'il y a un indice grave faisant présumer qu'elles ont consommé des boissons alcooliques ou fait usage d'une des substances visées à l'article 12, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Si le test est concluant, la personne visée se voit interdire l'accès ou est obligée de quitter de suite les zones ou parties de l'aéroport ou l'aéronef où elle se trouve. Il en est de même si la personne visée refuse de se soumettre aux tests.

Toute personne visée à l'alinéa premier qui refuse de se soumettre aux tests, ou refuse, si le test s'est révélé concluant, de quitter les zones de sûreté à accès réglementé ou les parties critiques de l'aéroport ou l'aéronef à bord duquel elle se trouve, sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines

seulement, sans préjudice du pouvoir des membres de la Police grand-ducale de l'éloigner au besoin par la force des endroits protégés ou de l'aéronef."

Si la Chambre des députés optait néanmoins pour le maintien du texte gouvernemental, il y aurait lieu de procéder à certaines adaptations du texte.

Au paragraphe 1er, il y a lieu d'écrire „hors (au lieu de hormis) les cas prévus aux paragraphes (2) et (4)", tel que cela est également le cas à l'article 12, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le paragraphe 2, tant dans la version dactylographiée que dans la version imprimée (*doc. parl. No 5273*⁷), incrimine aux alinéas 1er et 2 du paragraphe 2 deux fois la même chose (il s'agit à chaque fois de signes manifestes d'influence d'alcool, ou d'un taux d'alcoolémie de 0,5 g d'alcool par litre de sang/ 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré). Il y a lieu de supprimer en conséquence l'alinéa 2, alors qu'on ne peut pas sanctionner un même fait à la fois de peines correctionnelles et de peines de police. L'alinéa 3, relatif à la récidive, ne présente de ce fait plus d'intérêt et est également à supprimer.

L'alinéa 4 du paragraphe 2 est impérativement à revoir: le Conseil d'Etat suppose qu'il est dans l'intention des auteurs du projet de porter le minimum de la peine d'emprisonnement à 1 an et le maximum de la peine d'amende à 25.000 euros. Il y a donc lieu d'écrire: „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 ...". Le Conseil d'Etat suppose que de telles quantités minimales d'alcool (respectivement dans le sang et dans l'air expiré) peuvent encore être détectées à l'aide des méthodes d'analyse actuellement disponibles.

Le Conseil d'Etat n'entrevoit pas la nécessité de prévoir encore une augmentation des peines encourues pour le cas où le membre du personnel navigant se trouve ensemble avec des passagers à bord de l'aéronef: l'alinéa 4 visant déjà le cas où le membre du personnel navigant se trouve à bord de l'aéronef, une distinction, suivant qu'il y a ou non à ce moment déjà également des passagers à bord, ne semble pas s'imposer. Si la Chambre des députés décidait néanmoins de maintenir l'alinéa 5, il y aurait lieu d'adapter le texte en disant: „Lorsque (...) le minimum de la peine d'emprisonnement est porté à 2 ans et le maximum de l'amende à 50.000 euros ...". Il ne semble pas nécessaire au Conseil d'Etat de répéter encore une fois les éléments constitutifs de l'infraction, ceux-ci restant inchangés par rapport à l'alinéa 4.

A l'alinéa 6, il y aurait de nouveau lieu d'écrire: „... le minimum de la peine d'emprisonnement est porté à 3 ans et le maximum de l'amende à 100.000 euros". La dernière phrase est à supprimer: il n'appartient pas aux juridictions de prononcer un retrait des licences, etc. Tout au plus les juridictions pourraient-elles prononcer une interdiction d'exercer la profession en question, auquel cas le texte serait à libeller comme suit: „Dans ce cas, une interdiction d'exercer l'activité professionnelle dont s'agit peut être prononcée pour un terme n'excédant pas 5 ans".

Le Conseil d'Etat renvoie encore à ses observations liminaires à l'endroit du présent article, s'agissant de l'inadéquation des peines aggravées prévues par le texte sous examen et les peines encourues en cas de refus de se prêter aux tests.

Le Conseil d'Etat voudrait également rappeler qu'il faudrait prévoir en tout cas l'interdiction de l'accès ou l'obligation de quitter les zones protégées ou l'aéronef dès que les tests sommaires se sont révélés concluants. Pour l'interdiction d'accéder aux zones protégées ou de monter à bord de l'aéronef ou pour l'obligation de quitter les lieux ou l'aéronef, le résultat (positif) de l'alcootest ou du test de la salive ou de la sueur devrait être suffisant. Il ne ferait à cet égard aucun sens d'attendre le résultat de la prise de sang.

Le Conseil d'Etat signale encore que les textes en matière de circulation routière font actuellement l'objet de certaines modifications (projet de loi *No 5906*). N'y aurait-il pas lieu de veiller à la concordance des textes, si déjà on entend calquer les nouveaux textes sur ceux de la loi modifiée du 14 février 1955?

Point 17°

Il y a lieu de faire abstraction de la modification envisagée à l'endroit de l'article 39.

Au regard de l'article 97 de la Constitution, il ne suffit pas de dire que „les agents de la Direction de l'aviation civile" sont chargés d'exécuter la loi en projet. Au regard de l'économie générale du texte sous examen, il est évident que les pouvoirs à octroyer en l'espèce relèvent de pouvoirs de police

judiciaire. La formule „agents de la Direction de l’aviation civile“ viserait le cadre tout entier de la Direction de l’aviation civile, c’est-à-dire les fonctionnaires de la carrière supérieure, de la carrière moyenne du rédacteur, de la carrière moyenne de l’ingénieur-technicien aussi bien que les employés de l’Etat spécialisés voire les ouvriers de l’Etat. En l’absence de plus amples précisions quant aux agents „éligibles“, le Conseil d’Etat doit s’opposer formellement au texte.

Si les agents de la Direction de l’aviation civile ne sont plus repris au titre de l’article 9, il est superfétatoire de prévoir spécifiquement les pouvoirs des officiers de police judiciaire de la Police grand-ducale, ceux-ci étant déterminés par le droit commun du Code d’instruction criminelle. Le Conseil d’Etat n’entrevoit pas non plus pour quelle raison il faudrait en l’espèce prévoir des dispositions particulières pour les fonctionnaires de l’Administration des douanes et accises, au regard des dispositions de la loi générale sur les douanes et accises.

Par ailleurs, le paragraphe 2 déterminant lesdits pouvoirs n’est pas sans soulever de sérieux problèmes. Le Conseil d’Etat a, à d’itératives reprises, attire l’attention sur le fait que des locaux professionnels bénéficient en principe de la même protection que les lieux d’habitation. Aux termes de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l’Homme, l’inviolabilité du domicile ne vise pas uniquement le domicile privé des particuliers mais accorde également aux individus un droit à la protection de leur cadre de travail professionnel. Cette protection se trouve par ailleurs étendue aux personnes morales. La Cour européenne des droits de l’Homme a motivé cette jurisprudence, d’une part, par „le respect de la vie privée [qui] doit aussi englober, dans une certaine mesure, le droit pour l’individu de nouer et de développer des relations avec ses semblables“, de sorte qu’il paraît „n’y avoir aucune raison de principe de considérer [la] manière de comprendre la notion de „vie privée“ comme excluant les activités professionnelles et commerciales“ (cf. arrêt *Niemitz c. Allemagne* du 16 décembre 1992) et, d’autre part, par le principe que „les droits garantis sous l’angle de l’article 8 de la Convention peuvent être interprétés comme incluant pour une société le droit au respect de son siège social, son agence ou ses locaux professionnels“ (cf. arrêt *Société Colas Est et autres c. France* du 16 avril 2002).

En l’espèce, le problème se pose avec encore plus d’acuité, alors que tomberaient sous les pouvoirs de contrôle également des locaux situés hors de l’enceinte aéroportuaire, tels les locaux des agents habilités, voire des expéditeurs connus.

Le Conseil d’Etat ne peut donc pas marquer son accord à la disposition sous examen, à laquelle il doit, dans sa teneur actuelle, s’opposer formellement.

Le Conseil d’Etat ne peut pas non plus marquer son accord au paragraphe 3, auquel il doit, dans sa teneur actuelle, s’opposer formellement, alors qu’il aboutirait à un mélange des genres: les fonctionnaires et agents visés au paragraphe 1er de l’article 39 exercent des missions de police judiciaire. Tel n’est et ne peut pas être le cas pour les agents qualifiés agréés par le ministre. Ceux-ci ne pourront effectuer que des missions de sécurité ou de sûreté, auquel titre figurent les contrôles à l’accès aux zones protégées, la fouille de personnes ainsi que le contrôle des bagages et marchandises. Il n’y a pas lieu de mentionner ces mesures de sécurité ou de sûreté parmi les pouvoirs de contrôle revenant aux fonctionnaires et agents se voyant confier des missions de police judiciaire. Le paragraphe 3 est en conséquence à supprimer.

Le paragraphe 4 est superfétatoire, alors qu’il énonce une évidence.

Compte tenu des développements qui précèdent, le point 17° sous examen est à supprimer purement et simplement.

Point 18°

Selon le commentaire, le nouvel article 39bis précise les pouvoirs des agents privés accomplissant des missions de sûreté sous le contrôle et la responsabilité de la Police grand-ducale (axées sur le volet passagers), de l’Administration des douanes et accises (axées sur le volet fret) et de la Direction de l’aviation civile (axées sur le volet agents habilités).

Le moins qu’on puisse dire, c’est que le cadre légal tracé est des plus flous. Il y est question d’agents qualifiés (quels sont les critères de cette qualification? D’où viennent ces agents, de la société lux-Airport, de l’Administration de la navigation aérienne, de la Direction de l’Aviation civile, de sociétés de gardiennage?), agréés par le ministre (selon quels critères?) qui accomplissent les missions de sécurité et de sûreté pour lesquelles ils ont été agréés (y a-t-il d’autres missions à côté de celles dont question au paragraphe 3? Peut-il y avoir des degrés dans l’agrément, en ce sens que certains agents

qualifiés agréés pourraient accomplir des missions de sécurité et de sûreté que d'autres ne pourraient pas accomplir? Les missions apparemment „axées sur les agents habilités“ ne sont pas du tout précisées).

Si on se reporte au règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables, on constate que, aux termes de l'article 14, le contrôle de l'accès est effectué par du personnel qualifié agissant pour compte de lux-Airport et sous la responsabilité de la Police grand-ducale. L'article 18 du même règlement grand-ducal dispose que les inspections, les filtrages et fouilles de sûreté sont effectués par la Police grand-ducale et par l'Administration des douanes et accises. Le personnel qualifié, qui accomplit les missions de sûreté pour compte de lux-Airport, est autorisé à vérifier l'identité des personnes contrôlées, à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à la fouille des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés entrant dans les zones de sûreté aéroportuaires, les zones de sûreté à accès réglementé, voire les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire. L'exécution de ces contrôles est effectuée sous le contrôle et la supervision de la Police grand-ducale. Les termes „personnel qualifié agissant pour compte de lux-Airport“ ne sont pas non plus très satisfaisants.

Le Conseil d'Etat considère que s'il est jugé opportun de consacrer un article de la loi aux mesures de sécurité ou de sûreté pouvant être accomplies par des agents privés, il y a lieu de circonscrire strictement et les agents entrant en lice pour faire fonction d'agents qualifiés et les missions qu'ils peuvent être chargés d'accomplir.

Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur la terminologie utilisée: que signifient les termes „sans préjudice des dispositions du droit pénal“ figurant au paragraphe 2? Quelle est la signification, au paragraphe 4, des termes „mettre sous séquestre“ des objets prohibés? Quel est le sort réservé à ces articles?

Le texte est impérativement à revoir.

Point 19°

Aux termes de l'article 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999, la Direction de l'aviation civile est l'administration publique instituée par la loi comme autorité aéronautique compétente pour le domaine de l'aviation civile et relevant du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Transports aériens. Le Conseil d'Etat considère qu'il n'est pas nécessaire de le préciser encore une fois dans le cadre de la loi susmentionnée de 1948.

L'alinéa 2 aurait davantage sa place dans la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet, entre autres, d'instituer une Direction de l'aviation civile. Le Conseil d'Etat propose, pour autant que de besoin, de transférer l'alinéa 2 sous l'article II du projet de loi sous rubrique, où il pourrait être inséré en tant qu'avant-dernier alinéa à l'article 17.

Point 20°

La directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Les auteurs du texte proposent de consacrer dans la loi les dispositions de l'article 8, paragraphe 3 de la directive, qui dispose que „Sans préjudice des règles du droit pénal applicables, les Etats membres s'abstiennent d'intenter une action en ce qui concerne les infractions à la loi non préméditées ou réalisées par inadvertance, qu'ils viendraient à connaître seulement parce qu'elles ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, sauf dans les cas de négligence grave“. Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler.

Point 21°

Le règlement (CE) No 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, prévoit en son article 14, paragraphe 1er, que „chaque Etat membre désigne un organisme ou des organismes chargés de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports. Le cas échéant, cet organisme ou ces organismes prennent les mesures nécessaires au respect des droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, y compris en ce qui concerne le respect des

normes de qualité visées à l'article 9, paragraphe 1. Les Etats membres informent la Commission de l'organisme ou des organismes qui ont été désignés". Le paragraphe 1er du nouvel article 43 désigne la Direction de l'aviation civile comme autorité compétente. Selon le commentaire, la Direction serait également compétente pour recevoir les plaintes, conformément à l'article 15, paragraphe 2 du règlement communautaire.

Le règlement (CE) précité prévoit encore en son article 16 que „les Etats membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de ce régime“. Les auteurs optent pour un régime pénal. Le Conseil d'Etat déconseille de s'engager dans cette voie. C'est une matière qui se prête à l'application de sanctions administratives. D'une part, la Direction de l'aviation civile, lorsqu'elle reçoit une plainte, peut toujours intervenir auprès de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou du transporteur aérien pour l'amener à apporter à la plainte une solution qui soit de nature à satisfaire le plaignant. Dans le cas de l'institution d'un régime pénal, la Direction de l'aviation civile devrait au contraire continuer de suite la plainte au procureur d'Etat pour raisons de compétence. D'autre part, un système de sanctions pénales appliquées à des personnes morales ne cadre pour le moment pas avec le système pénal luxembourgeois. Il faudrait donc dans chaque cas particulier faire une enquête au sujet de la personne physique qui est pénalement responsable au nom de la personne morale.

Le Conseil d'Etat propose en conséquence de revoir les textes à l'effet de dire:

„(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, ... (suivrait le texte du paragraphe 2 dans la teneur proposée par le projet de loi).

(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 ... (suivrait le texte du paragraphe 3 selon le projet de loi) ainsi qu'à tout organisateur de voyages qui ne met pas ... (suivrait le reste du texte du paragraphe 4 selon le projet de loi).

(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 à faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à 1 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.“

Article II

Point 1°

Sans observation.

Point 2°

La disposition sous examen tend à modifier l'article 15 actuel de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant trait au programme national de sûreté.

L'intitulé de l'article se lira dorénavant „*Programmes et plans relatifs à la sûreté de l'aviation civile*“.

Il y aura désormais un programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) et un programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ).

En ce qui concerne le PNS, il ne sera plus défini par règlement grand-ducal, mais il sera élaboré et mis à jour par le comité national de sûreté de l'aviation civile.

Le Conseil d'Etat peut se rallier aux vues des auteurs du texte que le PNS trouve sa source dans différentes conventions internationales relatives à l'aviation civile ainsi que dans des règlements communautaires. Le PNS n'est donc pas une mesure nécessaire pour l'exécution de la loi, au sens de l'article 36 de la Constitution.

Le paragraphe 1er du texte sous examen ne fait en somme que reprendre l'article 1er, alinéa 2, point 1, du règlement grand-ducal modifié du 26 octobre 2001 déterminant les attributions, la composition et le mode de fonctionnement du comité national de sûreté de l'aviation civile, qui prévoit au

titre des missions dudit comité celle de faire élaborer un programme national de sûreté de l'aviation civile en application des règlements et recommandations provenant d'organismes internationaux tels que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, la Conférence européenne de l'Aviation civile et l'Union européenne et d'en assurer régulièrement la mise à jour.

Il reste que le Conseil d'Etat ne pourrait pas accepter que ce soit un organe consultatif qui arrête en définitive le PNS, ceci d'autant plus que ce plan définit en principe les compétences et les responsabilités respectives des administrations, des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructures de l'aviation civile en ce qui concerne leurs obligations de sûreté. Si la solution consistant à confier au comité la mission d'élaborer et de mettre à jour le PNS est maintenue, l'exécution de cette mission ne peut se situer que dans le cadre de la définition donnée par le paragraphe 1er de l'article 16 (après la modification envisagée par le point 3° de l'article II du projet sous examen) de la mission du comité, qui est celle d'assister le ministre dans la mise en œuvre, sur le plan national, de la réglementation internationale et communautaire en matière de sûreté de l'aviation civile. C'est donc en définitive au ministre qu'appartient la décision si le plan élaboré (ou mis à jour) correspond aux prescriptions internationales et communautaires en la matière.

Pour ce qui est du PNCQ, la réglementation communautaire prévoit que chaque Etat membre demande à son autorité compétente de se charger de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile afin de s'assurer de l'efficacité de son programme national de sûreté de l'aviation civile. Les auteurs du texte entendent confier au comité national de sûreté de l'aviation civile également l'élaboration et la mise à jour de ce PNCQ. Le Conseil d'Etat a du mal à voir confier au même organe l'élaboration et du PNS et du PNCQ. Si l'autorité compétente nationale au regard du règlement (CE) No 2320/2002 est la Direction de l'aviation civile, il incombe aussi à cette Direction de se charger de l'élaboration du PNCQ. Le PNCQ est non seulement destiné à permettre le contrôle du respect des dispositions du PNS, comme l'indique le paragraphe 4 du texte sous examen, il est avant tout destiné à garantir l'efficacité du plan national de sûreté. La réglementation communautaire impose à chaque Etat membre de charger son autorité compétente de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du PNS. Dans cette même optique, l'autorité compétente est chargée de l'élaboration du PNCQ.

Il est certes vrai que la Direction de l'aviation civile est également représentée au sein du comité national de sûreté de l'aviation civile. Cet avantage constitue en même temps un inconvénient, du fait du cumul de la qualité de contrôleur et de contrôlé.

Le Conseil d'Etat préconise en conséquence de libeller le paragraphe 2 comme suit:

„(2) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application du règlement modifié (CE) 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. A ce titre, elle est chargée de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile. Elle veille à la publicité et à la diffusion adéquates du PNS. Elle est aussi chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre, en ce compris la diffusion, du programme national de qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ), destiné à garantir l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile. Elle peut à tout moment proposer une adaptation et une mise à jour du PNS.“

Le paragraphe 1er serait en conséquence à adapter, et se terminerait après les termes „... programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS)“. Le paragraphe 4 serait par ailleurs à supprimer en conséquence du libellé proposé par le Conseil d'Etat à l'endroit du paragraphe 2.

Au paragraphe 5, il n'y aurait pas lieu de parler de „publication“, pour éviter que la publication ne soit interprétée comme une condition d'application, au sens de l'article 112 de la Constitution, du PNS et du PNCQ. Le Conseil d'Etat a déjà évoqué ci-dessus le problème du caractère secret de certaines parties à intégrer dans les programmes nationaux (voir ci-dessus l'article I, point 12°). Il y aurait avantage à parler de „diffusion“. Le Conseil d'Etat propose dès lors d'écrire: „Il prévoit de quelle manière la publicité et la diffusion de ces programmes sont organisées“.

S'agissant du paragraphe 6, le Conseil d'Etat met en doute l'opportunité d'une sanction pénale (amende de police, quitte à ce qu'il y ait impérativement lieu de dire dans le texte „de 25 euros à 250 euros“, si le texte était maintenu). Le Conseil d'Etat se dispense de reprendre en détail tous les problèmes liés à l'introduction d'une disposition pénale dans le cas d'espèce. Il souligne une nouvelle fois l'anticipation sur la responsabilité pénale des personnes morales, avec par ailleurs un élargissement

du champ d'application du projet de loi ayant trait à ladite responsabilité pénale. Il voudrait toutefois insister sur un autre aspect qui concerne l'absence de publication du PNCQ. La diffusion du PNCQ constitue une base plus que fragile pour y asseoir une sanction pénale. Le texte du paragraphe 6 est en conséquence à revoir.

Le paragraphe 7 ne suscite pas d'observation (le Conseil d'Etat renvoie cependant à ses observations à l'endroit de l'article I, point 10°).

Point 3°

Sans observation.

Point 4°

Il y aurait lieu d'adapter la terminologie à celle existante, c'est-à-dire de remplacer le substantif par le verbe correspondant: „de désigner (au lieu de: la désignation) des agents habilités et de fixer (au lieu de: la fixation) les conditions ...“; „négocier les accords ...“.

Le onzième tiret nouveau („la prévention, la recherche et la constatation des infractions à la sécurité et la sûreté aériennes“) se heurte à l'opposition formelle du Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat ne saurait d'aucune façon marquer son accord à ce que la Direction de l'aviation civile soit investie, de manière générale et à côté de la Police grand-ducale, de l'exercice de la police judiciaire, dans le domaine de la sécurité et de la sûreté aériennes.

La disposition est contraire à l'article 97 de la Constitution, aux termes duquel „l'organisation et les attributions des forces de l'ordre font l'objet d'une loi“. Il n'est pas satisfait au prescrit constitutionnel par le fait de faire figurer à l'énumération des missions de la Direction de l'aviation civile „la prévention, la recherche et la constatation des infractions à la sécurité et la sûreté aériennes“.

Les auteurs du texte sont-ils conscients de ce que de par le fait de cet ajout ils rendent applicable à la Direction, voire au ministre, la disposition de l'article 9 du Code d'instruction criminelle aux termes duquel la police judiciaire est exercée sous la direction du procureur d'Etat, de même que, le cas échéant, l'article 21 du même code, plaçant les officiers et agents de police judiciaire sous la surveillance du procureur général d'Etat?

L'ajout en question est par conséquent à supprimer purement et simplement.

Point 5°

Le Conseil d'Etat se prononce contre la disposition sous examen. Si le cadre de la Direction devait s'avérer insuffisant pour mener à bien toutes les missions lui incombant, il y aurait lieu de revoir les dispositions afférentes. Il ne saurait toutefois être pallié à un éventuel manque de personnel par le recours à des commissions ou autres organes.

Le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à l'alinéa 2 (et par voie de conséquence à l'alinéa 3) du nouveau paragraphe. S'agissant des données médicales, leur traitement est en principe interdit (article 6, paragraphe 1er de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel), sauf les exceptions visées au paragraphe 2 dudit article, qui n'entrent pas en ligne de compte dans le présent contexte.

S'agissant des données judiciaires, en particulier des données relatives aux infractions et aux condamnations pénales, leur traitement peut certes être mis en œuvre en vertu d'une disposition légale (article 8, paragraphe 2 de la loi de 2002 précitée). Une disposition légale telle que celle sous examen n'est cependant pas apte à autoriser une telle mise en œuvre, alors qu'elle manque de la précision la plus élémentaire concernant la finalité même du traitement. Une telle disposition serait dès lors de nature à heurter les dispositions de l'article 8 de la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales.

Point 6°

A lire le commentaire, le nouveau paragraphe 5 à ajouter à l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 se situe dans la droite ligne de l'ajout, aux missions de la Direction de l'aviation civile, de la prévention, de la recherche et de la constatation des infractions à la sécurité et à la sûreté aériennes. Le renvoi à un règlement grand-ducal, „tel que prévu par la loi modifiée du 2 août 2002“, doit dès lors s'entendre comme un renvoi à l'article 17 de cette loi. Un traitement d'ordre général nécessaire à la prévention, à la recherche et à la constatation d'infractions pénales n'entre pas en ligne de compte, et

le Conseil d'Etat réitère à l'endroit de la disposition sous examen l'opposition formelle exprimée à l'endroit du point 4° ci-dessus (ajout d'un onzième tiret nouveau au paragraphe 3 de l'article 17). La disposition de l'alinéa 1er du texte sous examen est en conséquence à supprimer, ce qui n'empêche par ailleurs pas la Direction de l'aviation civile d'opérer un traitement de données personnelles conforme aux dispositions de la loi modifiée du 2 août 2002.

L'accès de la Direction de l'aviation civile à certaines banques de données donne lieu aux observations suivantes du Conseil d'Etat:

- Le Conseil d'Etat ignore si la Commission nationale pour la protection des données a été demandée en son avis. La loi de 2002 dispose en effet en son article 32 que la Commission doit être demandée en son avis sur tous les projets ou propositions de loi portant création d'un traitement, et l'accès à d'autres banques de données est certainement un traitement de données personnelles.
- Le ministère des Transports figure à l'arrêté ministériel modifié du 22 novembre 1977 déterminant la liste des administrations et personnes morales de droit public pouvant réclamer le bulletin No 2 du casier judiciaire, pour ce qui est de l'instruction des dossiers, concernant la délivrance, le renouvellement, le retrait ou la restitution des licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique. Rien ne devrait empêcher d'étendre la communication du bulletin No 2 à l'ensemble des missions de la Direction de l'aviation civile. Mais le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à la consultation, par voie informatique, du casier judiciaire. Le texte sous examen peut certes être considéré comme une „disposition légale“ au sens de l'article 8(2) de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée. Mais le texte sous examen ne prévoit rien au sujet dudit traitement. Il est évidemment toujours possible à une loi de déroger à une loi antérieure. Le Conseil d'Etat s'est cependant toujours montré opposé aux dérogations à la loi de base de 2002, sous peine de mettre en cause la cohérence de la législation relative à la protection des personnes contre le traitement des données à caractère personnel. Pourquoi d'autres ministères, administrations et services, actuellement visés par l'arrêté ministériel précité du 22 novembre 1977, ne solliciteraient-ils pas également un accès par voie informatique au casier judiciaire? Le recueil exhaustif des condamnations pénales est tenu sous le contrôle de l'autorité publique compétente en la matière. Des consultations par la voie informatique directe échapperaient audit contrôle et le rendraient à la longue illusoire.
- S'agissant de l'accès à d'autres banques de données, le Conseil d'Etat est extrêmement réticent à suivre les auteurs du texte dans la voie préconisée, sous peine de faire de l'interconnexion de données non plus une exception, mais la règle. Actuellement, l'interconnexion doit être expressément prévue par un texte légal (ou être préalablement autorisée par la Commission) et elle doit satisfaire aux conditions énoncées à l'article 16, paragraphe 2 de la loi modifiée de 2002. Si la disposition légale visée par la loi de 2002 devient une clause de style, la protection des données personnelles risque de ne plus être pleinement garantie.

Le Conseil d'Etat préconise en conséquence l'abandon de la disposition sous examen.

Point 7°

Il existe actuellement dans la loi modifiée du 19 mai 1999 un article 19 consacré aux inspections et contrôles.

Les auteurs du projet de loi entendent ajouter un nouvel article 19*bis* à la loi de 1999, consacré aux pouvoirs de contrôle des agents de la Direction de l'aviation civile.

Le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une extension des pouvoirs de contrôle de la Direction de l'aviation civile aussi longtemps que la Direction agit en tant qu'autorité administrative. A ce titre, l'immobilisation d'un aéronef, de même que la fermeture partielle ou totale d'un aéroport, d'un hélicoptère et d'une infrastructure aéronautique peuvent apparaître comme des mesures d'urgence que l'autorité administrative peut prendre. Des problèmes risquent de surgir si ces mesures urgentes de sûreté deviennent de véritables sanctions administratives: c'est le cas de la fermeture définitive d'un aéroport, etc. par exemple. Pour que l'autorité administrative puisse prendre une telle décision, la loi doit circonscrire avec suffisamment de précision les conditions dans lesquelles une telle décision peut être prise. Il n'est à cet égard pas possible de renvoyer à un règlement grand-ducal pour déterminer ces conditions. Il faudrait encore prévoir des dispositions garantissant les droits de l'opérateur ou de l'exploitant, tout comme il faudrait prévoir les recours. Le recours en annulation, recours de droit commun devant la juridiction administrative, ne saurait être considéré comme suffisant.

D'autres pouvoirs semblent davantage être des pouvoirs de police judiciaire: c'est le cas de l'accès aux installations, locaux, etc.; c'est également le cas pour la „saisie“ de documents ou le prélèvement d'échantillons. A l'égard de ces pouvoirs, le Conseil d'Etat réitère ses observations à l'endroit de l'article I, point 17° du projet de loi sous avis: l'article 97 de la Constitution ne saurait se satisfaire de la formule „les agents de la Direction de l'aviation civile agréés par le Directeur“. Il y a par ailleurs le problème des locaux administratifs et professionnels, protégés en principe au même titre que les locaux d'habitation contre les visites, inspections, contrôles, etc.

Au regard de l'ensemble des considérations qui précèdent, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au texte dans sa teneur actuelle, qui doit impérativement être revu. Le Conseil d'Etat renvoie à son avis du 23 septembre 2008 relatif au projet de loi *No 5819 a*) concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE, b) modifiant la loi modifiée du 15 juin 1994, – relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses, – modifiant la loi du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses, c) modifiant la loi du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses, d) abrogeant la loi modifiée du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses (voir le texte proposé à l'endroit de l'article 4) pouvant servir de modèle pour reformuler (sous réserve de préciser encore quels agents entrent en lice pour être agréés) les paragraphes 1er à 3 du texte sous examen.

Point 8°

Le texte entend arrêter différentes modalités d'application du règlement (CE) No 785/2004. Le texte sous examen institue la Direction de l'aviation civile pour assurer le respect des obligations imposées par le règlement communautaire aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs. Le Conseil d'Etat peut y marquer son accord.

L'article 8, paragraphe 6 du règlement communautaire vise, s'agissant du refus du droit d'atterrir, les transporteurs aériens non communautaires et les exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté. Le Conseil d'Etat recommande, au paragraphe 4 du texte sous examen, de ne pas se départir du texte communautaire.

Au paragraphe 8, il y a impérativement lieu d'écrire „d'un emprisonnement de (huit jours, à moins de retenir un minimum plus élevé) à un an et d'une amende de (251 euros, à moins de retenir un minimum plus élevé) à 50.000 euros, ou d'une de ces peines seulement“.

Au paragraphe 10, il y a lieu d'écrire „... le maximum de la peine d'emprisonnement est porté à 2 ans et le maximum de la peine d'amende est porté à 100.000 euros“.

Point 9°

La reconstitution de la carrière du directeur de l'aviation civile ne donne pas lieu à observation.

Article III

Point 1°

Le Conseil d'Etat n'entrevoit pas directement l'intérêt de préciser que l'Etat assume „sous son contrôle et sa responsabilité“ la police de l'aéroport. Apparemment, cette modification se situe dans la foulée de la modification à l'article 39 de la loi de 1948 (article I, point 17° du projet de loi sous avis). Comme le Conseil d'Etat préconise d'abandonner la modification audit article, la modification sous examen devient sans objet.

S'agissant du nouvel alinéa 2, le Conseil d'Etat retient que le règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables (lequel a abrogé le règlement grand-ducal du 23 décembre 2003 auquel il est encore renvoyé dans le commentaire) prévoit déjà en son article 4 que la Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès. Le Conseil d'Etat n'a donc pas d'objections à l'encontre du

texte proposé, quitte à préciser ce que signifient les termes „hormis les compétences douanières“. Est-ce que les auteurs du texte ont entendu réserver les compétences de l'Administration compétente en matière douanière? Une telle réserve semble superfétatoire au Conseil d'Etat, dans le contexte de l'octroi des autorisations d'accès.

Point 2°

Sans observation.

Point 3°

Le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer à l'institution du comité de coordination d'exploitation aéroportuaire. Il s'interroge pourtant sur la portée des termes „permettant d'assurer la direction conjointe des opérations aéroportuaires“, au regard notamment des compétences dont sont investies par la loi respectivement lux-Airport et l'Administration de la navigation aérienne.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 3 mars 2009.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/13

N° 5273¹³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission des Transports</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (25.3.2009).....	1
2) Texte coordonné.....	25

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(25.3.2009)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission des Transports lors de sa réunion du 23 mars 2009.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des Députés et des propositions de texte du Conseil d'Etat que la commission a fait siennes.

*

REMARQUES INTRODUCTIVES

Suite à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat du 3 mars 2009, la Commission des Transports souhaite faire siennes la grande majorité des observations émises par la Haute Corporation. Il s'agit notamment des observations suggérées aux points 4°, 5°, 6°, 9°, 11°, 12°, 13° à 16°, 19°, 20° et 21° de

l'article 1er, aux points 2°, 5°, 7° et 8° de l'article II ainsi qu'aux points 1° et 3° de l'article III. La commission parlementaire souhaite également suivre les propositions de suppression concernant les points 3°, 7° et 10° de l'article 1er et le point 6° de l'article II.

En ce qui concerne les onze oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat, il convient de noter que celles concernant les points 5° (3), 9°, 10°, 11°, 12° (2), 12°(3) et 17 de l'article 1er et celles concernant le point 6° (alinéas 1er et 2) de l'article II donnent lieu à des amendements visant à faire droit et à se conformer pour autant que possible aux réserves exprimées par le Conseil d'Etat.

Quant à l'opposition formelle exprimée à l'encontre du point 4° de l'article II, la commission parlementaire suit la position du Conseil d'Etat en ce qu'il ne peut être question de doter la Direction de l'aviation civile d'une compétence „généralisée“ en matière de prévention, de recherche et de constatation d'infractions. Elle tient toutefois à garantir que la Direction de l'aviation civile puisse remplir ses missions organiques de prévention, de recherche et de constatation de non-conformités relatives à la sécurité et la sûreté aériennes, missions qui constituent la raison d'être de cette administration au sens des organisations internationales, corroborée par de nombreux rapports d'audit. C'est dans cette optique que la Direction de l'aviation civile doit disposer d'un nombre limité et bien déterminé de fonctionnaires formés en conséquence qui sont chargés de ces missions.

En ce qui concerne la question soulevée par le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article I, ancien point 4 quant à un éventuel risque d'interférences de compétences ministérielles, la commission signale que ce risque n'est pas perçu par les auteurs du texte étant donné que les dispositions visées, à savoir le survol ou le transit des aéronefs militaires étrangers et les mesures de refus de transit prises à l'encontre d'un étranger en situation irrégulière poursuivent des objectifs différents. Dans le cas d'espèce est visée uniquement l'autorisation d'atterrissage ou de survol inhérente aux aéronefs. Ladite autorisation ne se réfère nullement à d'éventuelles mesures prises dans le cadre des mesures d'éloignement par voie aérienne de personnes étrangères en situation irrégulière.

La commission a également suivi le Conseil d'Etat et a repris sa proposition de texte à l'endroit de l'article I, ancien point 14° (nouveau point 11°). Il est donc recouru à un règlement grand-ducal comme instrument constitutionnel approprié pour l'établissement des trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg. Aussi l'infraction pénale préconisée (contravention) a été précisée conformément à la proposition de texte du Conseil d'Etat. Concernant l'établissement de ces trajectoires, la commission parlementaire donne à considérer que s'il est vrai que les points de ralliement avec les espaces aériens étrangers tout comme le futur cadre dessiné par la législation communautaire „Ciel unique européen“ à travers la réorganisation de l'espace aérien en blocs fonctionnels d'espace aérien (FAB) aient certes des incidences sur l'établissement des trajectoires au Grand-Duché de Luxembourg, la fixation formelle des trajectoires d'approche et de décollage pour l'aéroport de Luxembourg demeurera néanmoins une compétence nationale. L'établissement des trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg, surtout en ce qui concerne l'acheminement du trafic VFR (opérant suivant les règles de vol à vue et constitué en très grande partie par l'aviation légère et sportive), ne découlera certainement pas du cadre contraignant international incorporé par le „Ciel unique européen“.

*

TEXTE DES AMENDEMENTS

1. Amendements portant sur l'article I

1.1. Libellé proposé de l'ancien point 5° (point 4° nouveau):

„4° L'article 7 est remplacé par trois paragraphes nouveaux libellés comme suit:

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

(2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance requise pour assurer l'exploitation aéroportuaire.

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

Le montant de ces redevances est fixé par l'entité prestataire de ces services après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile.

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

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

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

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

Commentaires:

Il convient tout d'abord de donner certaines explications et de rappeler que l'Administration de la navigation aérienne, constituée sous forme de service de l'Etat à gestion séparée depuis le 1er janvier 2008 et l'entité gestionnaire de l'aéroport, constituée sous forme de société anonyme, supportent les frais en relation avec l'exploitation aéroportuaire, voire la prestation des services de navigation aérienne, de sorte qu'il est normal que ces entités soient également les bénéficiaires des recettes afférentes.

Le Conseil d'Etat propose un **nouvel agencement de l'article 7** de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne et demande une revue du texte. Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat en subdivisant les dispositions afférentes en trois paragraphes, dont le **paragraphe (1)** qui reprend l'actuel article 7 constituant la base légale pour toutes les prescriptions réglementaires en matière de navigation aérienne. La référence aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires qui y figurait est enlevée. Ce volet est désormais réglé exhaustivement aux paragraphes (2) et (3).

Concernant le **paragraphe (2)** nouveau, il convient de donner des explications plus approfondies au vu des questions posées par le Conseil d'Etat.

S'agissant de l'opportunité de l'insertion au niveau de la loi modifiée du 31 janvier 1948 de la répartition des redevances entre l'Administration de la navigation aérienne et l'entité gestionnaire de

l'aéroport au lieu de leur insertion au niveau des textes constitutifs de ces entités, il convient de noter qu'il s'agit d'une disposition horizontale qui se substitue au régime des taxes aéroportuaires qui était fixé antérieurement par règlement grand-ducal et que l'intention de maintenir un dispositif réglementaire unique dans l'intérêt des usagers de l'aéroport reste d'actualité.

En ce qui concerne la question soulevée par le Conseil d'Etat de la compatibilité de la nouvelle disposition avec l'article 2, alinéa 4, de la loi du 26 juillet 2002 qui dispose que le contrat entre l'Etat et lux-Airport règle notamment les conditions de rémunération de l'organisme par des tiers, il s'agit pour la nouvelle disposition d'un article habilitant l'entité gestionnaire de percevoir des redevances en respectant la consultation obligatoire antérieure du comité des usagers. Cette disposition est à cet égard complémentaire avec l'article 2, alinéa 4, de la loi du 26 juillet 2002 puisque le contrat entre l'Etat et lux-Airport précise les responsabilités incombant à l'entité gestionnaire justifiant l'affectation des recettes afférentes. A titre d'exemple, il est renvoyé à l'article 25-5 du contrat sur le développement, la mise en valeur et l'exploitation de l'aéroport en matière de gestion des aires de stationnement des aéronefs à l'aéroport et notamment son dernier alinéa qui vise le respect de la consultation obligatoire du comité des usagers avant la fixation de la redevance de stationnement due à lux-Airport.

En ce qui concerne la répartition des redevances entre l'Administration de la navigation aérienne et l'entité gestionnaire de l'aéroport, l'amendement fait droit à la demande du Conseil d'Etat de préciser cette répartition au niveau de la présente loi en distinguant entre les redevances aéroportuaires et les redevances de services de navigation aérienne conformément à la politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et les redevances de services de navigation aérienne.

Il convient de noter que cette répartition figure aussi au „régime de redevances terminales et aéroportuaires“ publié sur le site web de l'Administration de la navigation aérienne dans la rubrique „redevances“.

En ce qui concerne la rédaction du *paragraphe (3) nouveau*, s'agissant des actes administratifs (autorisations, certificats, agréments) que la Direction de l'Aviation Civile est appelée à prendre dans le cadre de ses missions légales, le Conseil d'Etat relève que l'article sous examen, dans sa rédaction originiaire, semble difficilement conciliable (au risque de faire double emploi) avec les dispositions de l'article 18, paragraphe 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999.

L'amendement dudit paragraphe vise à opérer une scission claire entre les actes administratifs de la Direction de l'aviation civile (DAC) qui font l'objet de l'article sous rubrique et les frais d'inspection et de contrôle dont la fixation et l'imputation tombent sous le champ d'application des dispositions de l'article 18, paragraphe 2, susmentionné.

Ainsi faut-il distinguer entre le cadre de la supervision ou de la surveillance continue des activités aériennes, c'est-à-dire la supervision permanente et récurrente des compagnies, des organismes et des personnes exerçant des activités tombant dans le champ de compétence de la Direction de l'aviation civile et les actes d'agrément, de certification ou d'autorisation que la DAC est appelée à délivrer ou émettre dans le cadre de ses missions légales (p. ex: la délivrance d'une licence de transporteur aérien, d'un certificat de navigabilité ou d'immatriculation, l'émission et le renouvellement de licences de personnel de conduite d'aéronefs voire l'émission des licences de contrôleurs de la circulation aérienne).

Le premier cas de figure élucidé, la supervision à titre permanent peut être exercée directement par les agents de la Direction de l'aviation civile, soit ladite administration peut recourir à une entité ou un organisme spécialisé agissant pour son compte (telle la future Agence luxembourgeoise pour la sécurité aérienne) et dont les frais d'inspection et de contrôle incombent aux entités contrôlées suivant un barème à fixer et à arrêter par voie de règlement grand-ducal au titre de l'article 18, paragraphe 2, précité.

Le montant de ces taxes ou de ces redevances relatives à l'émission d'actes administratifs émis par la Direction de l'aviation civile ainsi que leurs modalités de perception devront continuer à être fixés par voie de règlement grand-ducal et nécessiteront le maintien d'une base légale habilitante.

Pour accentuer davantage la délimitation entre les actes administratifs et les frais d'inspection et de contrôle, les auteurs ont jugé utile d'amender en conséquent la liste décrite au paragraphe (3) nouveau pour ne laisser subsister que les seules taxes et redevances à percevoir, le cas échéant par l'Etat et qui ne sont pas liées aux frais de contrôle et d'inspection.

Par la suite, pour enlever tout risque d'ambiguïté et de confusion, le paragraphe initial (f) relatif à la supervision des opérations aériennes est à supprimer puisque son libellé générique pourrait prêter à

confusion avec les activités de supervision ou de surveillance tombant de ce chef sous les dispositions prévues par l'article 18, paragraphe 2, prémentionné.

A travers le nouvel agencement des paragraphes du présent article, il est clarifié que le seuil maximal de 50.000 euros concernant le montant unitaire de la taxe, de la redevance ou droit à percevoir ne s'applique qu'au seul paragraphe (3).

En ce qui concerne l'ancien *paragraphe (3)*, les dispositions relatives aux trajectoires d'approche et de décollage sont supprimées dans le présent paragraphe (3) et transférées à l'article 24*bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne pour améliorer la cohérence et la lisibilité du texte (cf. *commentaire à l'article I, point 14°*).

1.2. *Libellé proposé de l'ancien point 6° (point 5° nouveau):*

„5° Un nouvel article 7*bis* est inséré avec le libellé suivant:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a. si l'intéressé ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, qualifications associées, validations, conversions ou autorisations et agréments;

- b. si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c. si l'intéressé refuse de produire au directeur de l'aviation civile un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou de faire inscrire une limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification, sa validation, sa conversion, son autorisation ou son agrément;
- d. s'il est constaté que la licence, la qualification, la validation, la conversion, l'autorisation, l'agrément ou le certificat médical a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e. si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises;
- f. s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aériennes ainsi que la sécurité des personnes et des biens;
- g. s'il existe à l'encontre de l'intéressé des indices laissant présumer qu'il constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aérienne;
- 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. " "

Commentaires:

Au **paragraphe (2)** de l'article 7bis, le Conseil d'Etat soulève une incohérence entre le texte du projet de loi et celui du règlement grand-ducal du 6 février 2004, non seulement à propos de la terminologie empruntée [„agrément“ au lieu d'„approbation“] mais également à propos de la compétence [ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions ou directeur de l'aviation civile].

En pratique il y a lieu de considérer que les dossiers relatifs au personnel de conduite d'aéronefs voire ceux inhérents à l'agrément des écoles de pilotage constituent des dossiers exclusivement ou excessivement techniques qui sont instruits du début à la fin par la Direction de l'aviation civile. Il est tout à fait logique que le responsable hiérarchique de cette administration publique dispose de l'autorité légale de signer ces licences et ces agréments en son nom. Cet exercice de compétences s'inscrit dans une tendance plus globale et cohérente déjà opérée par une série de textes dans le domaine de l'aviation comme p. ex. dans le cadre de l'émission des certificats de transporteurs aériens (attestant la capacité des transporteurs aériens à effectuer des opérations aériennes sûres) ou par les agréments des agents habilités.

Par ailleurs il y a lieu de préciser qu'il était toujours dans l'esprit des auteurs du texte de procéder sans tarder à un amendement des articles 12 et 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 pour aligner le libellé desdits articles sur celui opéré par la modification légale sous rubrique.

A cet égard, il a été opté pour une application uniforme du terme „agrément“ respectivement „d'organisme de formation agréé“ pour les deux textes dont question.

Au **paragraphe (3)** de ce même article, il peut être consenti à la suppression des termes „et au retrait et au refus des licences et des autorisations“ tel que le propose le Conseil d'Etat.

Au **paragraphe (4)**, lettre g), de l'article sous examen, les auteurs du texte acceptent également la recommandation rédactionnelle du Conseil d'Etat consistant à remplacer le mot initialement employé de „preuves“ par celui d'„indices“.

1.3. Libellé proposé de l'ancien point 7°:

L'ancien point 7° de l'article I prévoyant l'insertion d'un nouvel article 7ter dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est supprimé.

Commentaire:

Les dispositions relatives à l'octroi des licences des contrôleurs de la circulation aérienne sont retirées du présent projet de loi.

Conformément aux critères du *mieux légiférer* et afin de garantir une meilleure lisibilité des dispositions citées ci-avant, un avant-projet portant transposition de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne a été élaboré et sera finalisé sous peu afin d'être introduit dans la procédure législative. Un article au libellé identique a été inséré dans cet avant-projet.

1.4. Libellé proposé de l'ancien point 9° (nouveau point 7°):

„7° Un nouvel article 13bis est inséré avec le libellé suivant:

„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.“ “

Commentaires:

Au premier alinéa, il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat demandant, d'un côté, une précision des peines encourues en cas d'obstacle fait à l'exercice des agents de la Direction de l'aviation civile de leurs pouvoirs de contrôle (une amende de 25 à 250 euros, caractéristique de la contravention conformément à l'article 25 du code pénal est prévue) permettant ainsi de déterminer la nature de l'infraction et de connaître la juridiction compétente et, d'un autre côté, l'abandon de l'extension de la responsabilité pénale des personnes morales par le biais de ce projet de loi, vu qu'il n'est pas l'objectif du présent projet de loi d'étendre le champ d'application matériel du projet de loi No 5718 y relatif.

L'alinéa 2 est supprimé. La disposition quant à la récidive aurait fait double emploi avec l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne qui prévoit d'ores et déjà qu'en cas de récidive par la personne „condamnée pour une infraction prévue par la présente loi ou par les arrêtés pris pour son exécution ... pourra être condamnée à une peine double du maximum prévue pour cette infraction“.

1.5. Libellé proposé de l'ancien point 10°:

L'ancien point 10° de l'article I prévoyant l'insertion d'un nouvel article 13ter dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est supprimé.

Commentaire:

Il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en abandonnant purement et simplement cet article en raison du fait que la matière visée n'est pas compatible avec une incrimination pénale générique. Il est renvoyé pour le reste à l'article 14bis (cf. *commentaire à l'article I, point 12*) qui prévoit des sanctions contraventionnelles pour des comportements clairement circonscrits en matière de sûreté aérienne.

1.6. Libellé proposé de l'ancien point 11° (nouveau point 8°):

„8° Un nouvel article 13ter est inséré avec le libellé suivant:

„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 délibérément les moyens de communication réservés à l'usage aéronautique.“ “

Commentaire:

Au premier alinéa, il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en limitant l'incrimination dans le texte au brouillage et à la perturbation délibérée des moyens de communication réservés à l'usage aéronautique enlevant ainsi toute ambiguïté du texte, dont la volonté unique est d'assurer une sécurité aérienne optimale.

La nature de l'infraction (délit) est aussi précisée en suivant la proposition du Conseil d'Etat tout en prévoyant comme maximum de l'amende 12.500 euros au lieu des 25.000 euros suggérés, à l'instar de ce qui avait été proposé initialement et en alignement avec l'amende prévue à l'article 14bis.

Le dernier alinéa en matière de récidive est supprimé en ce qu'il n'apporte pas de plus-value par rapport à l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

1.7. Libellé proposé de l'ancien point 12° (nouveau point 9°):

„9° Un nouvel article 14bis est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 14bis.– (1) *Sera punie d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an et d'une amende de 251 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne transportant à bord d'un aéronef un article prohibé par le droit communautaire.*

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

(2) *Sera punie d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui n'effectue pas les contrôles de sûreté autorisés 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.““*

Commentaires:

En ce qui concerne le nouvel article 14bis, il est fait tout d'abord droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat concernant le **paragraphe (1)** en précisant la nature de l'infraction par la fixation d'une peine d'emprisonnement afférente. Dans le même esprit des recommandations antérieures du Conseil

d'Etat, le présent amendement ramène le montant de l'amende minimale prévue pour les contraventions visées aux paragraphes (2) et (3) de 100 à 25 euros.

En ce qui concerne la conformité de la liste des articles prohibés par rapport à l'article 14 de la Constitution établissant le principe de la légalité des peines, il convient de noter que par l'arrêt du 10 mars 2009 (arrêt Heinrich C-345/06) la Cour de justice des Communautés européennes a décidé que le règlement No 68/2004 de la Commission fixant la liste communautaire des articles prohibés „*n'a pas de force obligatoire pour autant qu'elle vise à imposer des obligations aux particuliers (passagers ou membres d'équipage)*“ en raison de son caractère non publié. Cependant, il s'avère que, en anticipation de cette jurisprudence confortant l'avis du Conseil d'Etat, le règlement CE/622/2003 a d'ores et déjà été remplacé par le règlement CE/820/2008 du 8 août 2008. Or, ce règlement CE/820/2008, non classé, reprend dans son annexe la liste des objets prohibés rendant partant obsolète la réserve émise par le Conseil d'Etat.

Suite aux observations du Conseil d'Etat, l'alinéa final du paragraphe (1) a été supprimé en ce qu'il ferait double emploi avec les incriminations figurant en matière d'homicide volontaire ou involontaire au Code pénal.

En ce qui concerne le **paragraphe (2)**, concernant la problématique des agents habilités, il convient d'insister sur le fait que le rôle des agents habilités est de garantir que le fret est soumis en amont aux mêmes contrôles de sûreté que les bagages des passagers pour empêcher la montée à bord d'articles prohibés. Il découle ainsi clairement du point 6.3 de l'annexe au règlement (CE) No 2320/2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne que „*le fret, les messageries et les colis exprès ne sont transportés par air qu'à la condition que les contrôles de sûreté suivants soient appliqués ...*“. Sur ce dispositif se greffe un régime d'agrément d'agents habilités et d'expéditeurs connus réglementé par le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005.

Le présent amendement précise les faits incriminés qui sont les „*contrôles de sûreté autorisés par le droit communautaire*“. Par ailleurs, les termes „*par infraction constatée*“ sont enlevés.

Pour ce qui est du non-respect des conditions d'agrément de l'agent habilité ou de l'expéditeur connu, les sanctions administratives prévues dans le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 (retrait du statut d'agent habilité) sont suffisantes.

Pour les deux premiers paragraphes, les alinéas relatifs à la récidive sont supprimés en ce qu'ils n'apportent pas de plus-value par rapport à l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

En ce qui concerne le **paragraphe (3)**, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat en supprimant la responsabilité pénale des personnes morales et en simplifiant la phrase introductive.

1.8. *Libellé proposé de l'ancien point 13° (nouveau point 10°):*

„10° Un nouvel article 14^{ter} est inséré avec le libellé suivant:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Commentaires:

En ce qui concerne le **paragraphe (1)**, au-delà de la reprise des modifications suggérées par le Conseil d'Etat en matière de taux minima et maxima de l'amende (25-250 euros) et de suppression des alinéas 6, 7 et 8, l'alinéa 5 est amendé en faisant référence de manière générique au „nombre de personnes autorisées dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport“ et ce en anticipant une modification du seuil actuel de 5 personnes prévu dans le règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg.

En ce qui concerne les **paragraphes (2) et (3)**, les propositions du Conseil d'Etat ont été intégralement reprises, notamment en matière de taux minima et maxima de l'amende encourue.

En ce qui concerne le **paragraphe (4)** relatif à la récidive il a été supprimé en ce qu'il n'apporte pas de plus-value par rapport à l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

1.9. Libellé proposé de l'ancien point 15° (nouveau point 12°):

„12° Un nouvel article 24ter est inséré avec le libellé suivant:

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

(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, dans le bureau des douanes et accises 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.*

(8) *Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende.““*

Commentaire:

La Commission des Transports fait siennes les modifications purement rédactionnelles du Conseil d'Etat, à savoir de remplacer au **paragraphe (7)** la référence au paragraphe (8) par une référence au paragraphe (5) ainsi que de supprimer au **paragraphe (8) in fine** la référence au paragraphe (2).

1.10. Libellé proposé de l'ancien point 16° (nouveau point 13°):

„13° Un nouvel article 28bis est inséré, libellé comme suit:

„Art. 28bis.– (1) Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sous influence d'alcool ou sous influence d'une des substances visées à l'alinéa 1er du paragraphe (4), hors les cas où le minimum de la peine d'emprisonnement ou le maximum de la peine d'amende prévues aux paragraphes (2) et (4) du présent article sont plus élevés, 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 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, lorsqu'il 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 aliéna précédents, le minimum de la peine d'emprisonnement est porté à 3 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 s'agit peut être prononcée pour un terme n'excédant pas 5 ans.

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

Si cet examen sommaire est concluant, l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils dont les critères techniques sont fixés par

règlement grand-ducal. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 1er du présent paragraphe, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

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

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

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

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

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

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures, et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée aux tests visés à l'alinéa 2 du présent paragraphe. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 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 1er du présent paragraphe.

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

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

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

(5) Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen sommaire de l'haleine ou à l'examen de la sueur ou de la salive, soit aux tests standardisés pour la détection des substances visées à l'alinéa 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'article 1er 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 d'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 instamment l'aéronef ou les zones de sûreté à accès réglementé.““

Commentaires:

Tout d'abord il convient de rappeler le double objectif recherché par les auteurs lors de la rédaction de cet article. D'un côté, il s'agit d'établir un cadre permettant la répression du personnel navigant dirigeant un aéronef sous emprise d'alcool ou de stupéfiants. Il s'agit, en matière d'alcool, d'une obligation découlant du règlement (CE) No 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (EU-OPS) prévoyant une limite maximale de taux d'alcoolémie autorisé de 0,2 pour mille au commencement d'une période de service de vol (*OPS I.085 e*) qu'il s'agit d'ancrer dans le droit luxembourgeois.

D'un autre côté, il s'agit de prévenir un danger au sol pour les aéronefs et leurs passagers par le comportement de personnel aéroportuaire sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants dont l'action peut avoir un impact direct sur la sécurité des opérations aériennes.

Finalement, ledit texte n'a pas pour objectif de viser les passagers, qui restent libres de consommer de l'alcool, notamment avant l'embarquement ou à bord de l'aéronef. A cet égard, des procédures en matière de passagers indisciplinés sont en place et proportionnelles à l'objectif recherché.

Sur base de ces considérations, la Chambre des Députés entend maintenir le dispositif actuel en ce qu'elle estime qu'il est proportionnel par rapport à l'objectif recherché d'augmentation de la sécurité aérienne. Le dispositif est aussi jugé efficace en ce qu'il permet à la fois des contrôles en cas d'indices graves (volet répressif) tout comme des contrôles inopinés (volet préventif), proposition qui avait par ailleurs été faite par le Conseil d'Etat dans son avis du 22 mars 2005 dans un souci d'efficacité.

Un système d'interdiction d'accès aux zones de sûreté et aux zones critiques de l'aéroport sans fixation de seuil d'alcoolémie est jugé disproportionné et irréalisable vu le nombre et la variété des personnes visées, sans par ailleurs apporter nécessairement de plus-value à l'objectif recherché. A cet égard, il convient de rappeler que l'interdiction d'accès entraîne en pratique souvent pour l'intéressé une impossibilité d'exercer son travail.

Le présent amendement vise à adapter ledit texte aux amendements et modifications parlementaires suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 3 mars 2009 concernant le projet de loi No 5906 [paragraphe (3) et (4)], tout en tenant compte de la particularité du contexte aéroportuaire par rapport à la route et de la nécessité de disposer d'un texte clair et précis avec l'incrimination du seul dépasse-

ment du taux d'alcool (où il est fait distinction entre membres du personnel navigant et les autres) ou du taux de substances visées au paragraphe 4. Dans ce sens, le **paragraphe (1)** a également été précisé afin de déterminer sans ambiguïté les personnes visées et les comportements incriminés enlevant le renvoi existant en matière de circulation routière aux personnes atteintes d'autres „infirmités“ ou „troubles“.

Sinon, il est fait droit aux propositions de modifications rédactionnelles du Conseil d'Etat concernant les paragraphes (1) et (2) ainsi que les suppressions des alinéas 3, 4 et 6 du **paragraphe (2)**, rendant le texte plus lisible et intelligible.

Vu l'observation du Conseil d'Etat d'inadéquation des sanctions prévues en cas de refus de la personne de se prêter à un des examens prévus, le **paragraphe (5)** prévoit désormais l'application dans ces cas des mêmes sanctions qu'en cas de dépassement effectif du taux d'alcoolémie autorisé ou du taux sérique des substances visées au paragraphe (4), impliquant que les membres du personnel navigant n'auraient pas intérêt à se soustraire aux mesures de dépistage, même s'ils s'attendaient à un résultat positif.

1.11. Libellé proposé de l'ancien point 17° (nouveaux points 14°, 15° et 16°):

„14° L'article 39 est remplacé par le texte suivant:

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

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

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

15° Il est ajouté un article 39bis, libellé comme suit:

„Art. 39bis.– (1) Les infractions prévues à la présente loi et aux règlements d'application seront constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises ou de la Direction de l'aviation civile.

(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 est applicable.“

16° Il est ajouté un article 39ter dont le libellé est le suivant:

„Art. 39ter.– (1) Les fonctionnaires visés à l'article 39bis 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 demie 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 une partie de l'échantillon, cachetée ou 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.““

Commentaires:

Au vu des considérations du Conseil d'Etat, la Commission des Transports propose de consacrer trois nouveaux articles dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne: les articles 39, 39bis et 39ter aux pouvoirs des différents agents intervenant dans l'enceinte aéroportuaire.

– concernant le nouveau point 14°:

Le libellé modifié de l'article 39 entend opérer une modernisation des dispositions existantes inhérentes aux entités qui peuvent procéder ou faire procéder aux inspections-filtrages (terminologie découlant des définitions contenues dans l'annexe au règlement (CE) No 2320/2003, point 23, qui entend par ce biais „l'application de moyens techniques ou autres visant à identifier et/ou détecter des articles prohibés“). Il est ainsi préférable de remplacer l'ancien terme de „fouille“ par celle d'inspection-filtrage.

Les **alinéas 1er et 2** précisent les domaines d'intervention privilégiés des officiers de police judiciaire de la police grand-ducale respectivement des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises qui correspondent à leurs missions légales primaires et qui répondent à la répartition des tâches arrêtée dans le programme national de sûreté de l'aviation civile.

L'article dont question fait désormais abstraction des agents de la Direction de l'aviation civile voire du service aéronautique du Ministère des Transports.

Le **troisième alinéa** confère aux agents visés aux deux premiers alinéas le pouvoir d'interdire l'accès aux zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg aux personnes qui entendent se soustraire aux inspections-filtrages.

Les zones à accès réglementé incorporent suivant le droit communautaire les parties critiques d'un aéroport ainsi que les aéronefs y stationnés.

– concernant le nouveau point 15°:

Le Conseil d'Etat a relevé à maintes reprises et à juste titre son opposition formelle à octroyer des pouvoirs de police judiciaire aux „agents de la Direction de l'aviation civile“ sans autre délimitations, conditions ou précisions quelconques.

Cependant le Conseil d'Etat laisse entrevoir¹ que l'octroi de pouvoirs de police judiciaire serait concevable pour les fonctionnaires de la Direction de l'aviation civile sous réserve de respecter certaines conditions et formalités essentielles. Ainsi renvoie-t-il à son avis du 23 septembre 2008 relatif au projet de loi No 5819 a) concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation de substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/655/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE, b) modifiant la loi modifiée du 15 juin 1994, – relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses, – modifiant la loi du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses, c) modifiant la loi du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses, d) abrogeant la loi modifiée du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses. Par ailleurs l'avis du 23 septembre 2008 ainsi que l'avis complémentaire du 19 décembre 2008 opèrent à leur tour un renvoi au projet de loi No 5695 relative à l'eau et à loi du 26 novembre 2008 concernant la gestion des déchets de l'industrie extractive aux fins d'asseoir des critères concordants en matière d'instauration de pouvoirs de police judiciaire.

La Commission des Transports entend maintenir les compétences de police judiciaire antérieurement concédées aux „agents de surveillance du service aéronautique“ au bénéfice d'un nombre déterminé de fonctionnaires de la Direction de l'aviation civile, étant donné que le cadre légal et réglementaire de l'aviation civile constitue un domaine qui se distingue par son haut degré de technicité et de spécialité.

La commission parlementaire suit ainsi les pistes d'orientation fournies par le Conseil d'Etat dissipant autant que possible ses inquiétudes. Ainsi l'article 39bis détermine les agents „éligibles“ de la Direction de l'aviation civile pour l'octroi de pouvoirs de police judiciaire et restreint cette faculté aux seuls fonctionnaires de la carrière supérieure de ladite administration publique.

Par ailleurs ces fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire devront justifier d'une qualification professionnelle appropriée à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. L'article 39bis prévoit le principe de l'instauration d'une telle formation en reléguant les modalités d'organisation de cette formation à un règlement grand-ducal.

Le libellé reformulé de l'article sous rubrique devrait donner satisfaction à toutes les réserves exprimées par le Conseil d'Etat et permettre de lever son opposition formelle.

– concernant le nouveau point 16°:

Les dispositions sous examen ont trait aux prérogatives des agents identifiés à l'article 39bis ci-avant en vue de procéder aux contrôles requis dans les installations, locaux, dépendances et moyens de transport pour veiller au respect des exigences relatives à la sûreté et à la sécurité aériennes prises en vertu de la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le libellé de l'article suit étroitement la proposition de texte rédigée par le Conseil d'Etat dans son avis No 47.888 du 23 septembre 2008 relatif au cadre légal REACH (article 4).

1.12. Libellé proposé de l'ancien point 18° (nouveau point 17°):

„17° Il est ajouté un article 39quater, libellé comme suit:

„**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.*

¹ Cf. commentaire du Conseil d'Etat à l'article II, point 7

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 concise 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.““

Commentaires:

Le libellé revu de l'article 39*quater* entend dissiper les préoccupations exprimées par la Haute Corporation concernant l'absence de conditions d'agrément et de qualification des agents de sûreté accomplissant des missions de sûreté tout comme une délimitation précise des „missions de sûreté“.

Le **paragraphe (1)** précise que l'octroi d'un agrément des agents de sûreté en question relève de la compétence de la Direction de l'aviation civile. Ceci est en ligne avec les tâches et les missions qui reviennent, en vertu du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ), à la Direction de l'aviation civile en sa qualité d'autorité compétente chargée de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS)².

Le deuxième alinéa de l'article sous rubrique précise les „missions de sûreté“ qui découlent de l'annexe au règlement (CE) No 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Le troisième alinéa précise que l'agent de sûreté par l'entremise de son agrément ne sera habilité qu'à exécuter des missions de sûreté pour lesquelles il dispose des qualifications requises.

Le **paragraphe (2)** relègue à un règlement grand-ducal les conditions de qualification et de formation desdits agents de sûreté.

Les **paragraphes (3) et (4)** viennent préciser davantage les pouvoirs des agents de sûreté dûment qualifiés qui agissent pour compte de l'entité gestionnaire de l'aéroport et sous la supervision et la responsabilité de la Police grand-ducale dans le cadre des missions d'inspection-filtrage et de contrôle d'accès. Ces dispositions viennent compléter celles prévues à l'article 39 de la présente loi³.

1.13. Libellé proposé de l'ancien point 21 (nouveau point 19°):

„19° Un nouvel article 43 est inséré et libellé comme suit:

„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 cf. commentaire de l'article II, point 2°

³ cf. commentaire de l'article I, point 17°

(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) No 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.*““

Commentaires:

La Commission des Transports suit le raisonnement et la recommandation exposés par le Conseil d'Etat de faire appliquer au lieu de sanctions pénales des sanctions administratives en cas de violation des dispositions du règlement 1107/2006/CE 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.

Les paragraphes (4) et (5) précisent les garanties de la personne visée avant qu'une amende administrative ne puisse être infligée.

Le paragraphe (1) demeure inchangé.

Aux paragraphes suivants, les suggestions rédactionnelles du Conseil d'Etat sont intégralement reprises.

2. Amendements portant sur l'article II

2.1. Libellé proposé du point 2°:

„2° L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

„Art. 15.– Programmes et plans relatifs à la sûreté de l'aviation civile

(1) *Le comité national de sûreté de l'aviation civile cité à l'article 16 est l'entité chargée d'élaborer et de mettre à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS).*

(2) *La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application du règlement modifié (CE) No 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. A ce titre, elle est chargée de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS). Elle veille à la publicité et à la diffusion adéquates du PNS. Elle est aussi chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre, en ce compris la diffusion, du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ), destiné à garantir l'efficacité du PNS. Elle peut à tout moment proposer une adaptation et une mise à jour du PNS.*

(3) *Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions arrête le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) et le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ).*

(4) *Sans préjudice des droits et des prérogatives dont sont investies les administrations par le biais de leurs lois organiques, le PNS définit les compétences et les responsabilités respectives des administrations, des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructures de l'aviation civile en ce qui concerne leurs obligations de sûreté.*

(5) *Un règlement grand-ducal définira les structures du PNS et du PNCQ et il prévoit de quelle manière la publicité et la diffusion de ces programmes sont organisées.*

(6) *Tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport ou des infrastructures aéroportuaires, y compris un héliport, et tout exploitant d'aéronefs est tenu de décrire dans un plan de sûreté les mesures de sûreté inhérentes à l'aéroport, aux infrastructures aéroportuaires, aux aéronefs et aux formations initiales et récurrentes permettant aux équipages, au personnel et aux agents au sol d'accomplir leurs tâches de sûreté, de répondre aux exigences en matière de sûreté aérienne et de réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile.*

Ces plans de sûreté doivent être soumis à la Direction de l'aviation civile qui les approuve et en contrôle le respect conformément aux dispositions du droit aérien international et du droit communautaire.

(7) *En cas de constatation d'une non-conformité grave par rapport aux mesures indiquées dans le plan de sûreté approuvé, le directeur de l'aviation civile peut ordonner aux opérateurs ou aux gestionnaires visés au paragraphe (6) que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sûreté aérienne, et le cas échéant, l'exécution de mesures de mitigation du risque garantissant un niveau de sûreté équivalent.*

(8) *Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.200 euros à 2.500 euros à tout opérateur ou à tout gestionnaire visé au paragraphe (6) qui ne prend pas les mesures nécessaires pour faire cesser une non-conformité grave endéans le délai fixé par le directeur de l'aviation civile.*

(9) *L'amende ne peut être infligée que si l'opérateur ou le gestionnaire visé au paragraphe (6) a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité 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 15 jours.*

(10) *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.* ““

Commentaires:

En ce qui concerne le **premier paragraphe**, le Conseil d'Etat soulève à juste titre qu'il n'appartient pas à un organe consultatif (tel le comité national de sûreté de l'aviation civile – CONATSAC) d'arrêter formellement le PNS (programme national de sûreté de l'aviation civile), ni par ailleurs le programme national de contrôle qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ). L'amendement précise dans un **nouveau paragraphe (3)** que l'arrêt définitif desdits plans incombe au Ministre des Transports.

Il est aussi fait droit à l'observation du Conseil d'Etat qui manifeste sa réticence à attribuer au CONATSAC et l'élaboration du PNS et celle du PNCQ, le programme national pour assurer le contrôle et l'efficacité du PNS étant donné que la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente au vu de la législation européenne en matière de sûreté aérienne. Le texte proposé par le Conseil d'Etat pour le **paragraphe (2)** est repris, tout comme la suppression du paragraphe (4).

Concernant le **paragraphe (5)**, la proposition de précision du Conseil d'Etat est reprise.

Les auteurs ont suivi la piste de réflexion indiquée par le Conseil d'Etat privilégiant l'introduction de sanctions administratives au vu du fait qu'il résulte de l'article 3 du règlement (CE) No 1217/2003

de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile qu'il convient de conférer à l'autorité compétente les pouvoirs d'exécution nécessaires.

En conséquent **l'ancien paragraphe (6)** est supprimé, l'article en question doté de quatre paragraphes nouveaux (paragraphes *7 nouveau* à 10) indiquant les mesures que peut prendre le directeur de l'aviation civile en cas de constatation d'une non-conformité grave, et les éventuelles sanctions administratives que le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger aux acteurs ou aux entités, obligées à soumettre pour approbation un plan de sûreté, en cas de non-cessation de ce manquement grave endéans un délai raisonnable imparti.

Les dispositions afférentes s'inspirent du régime de sanction administrative proposé par le Conseil d'Etat pour les violations des dispositions inhérentes aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.⁴

2.2. Libellé proposé du point 4°:

„4° Un dixième, un onzième et un douzième tirets sont ajoutés au paragraphe 3 de l'article 17 dont le texte est le suivant:

- „– *la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus, ainsi que la fixation des conditions de reconnaissance des clients en compte et des fournisseurs connus;*
- *la prévention, la recherche et la constatation de non-conformités dans les domaines relevant de sa compétence et d'en aviser le procureur d'Etat en cas de découverte d'infractions;*
- *la négociation des accords de services aériens et la gestion des droits de trafic.*““

Commentaires:

Comme relevé auparavant dans les remarques introductives, la Commission des Transports suit la position du Conseil d'Etat en ce qu'il ne peut être question de doter la Direction de l'aviation civile d'une compétence „généralisée“ en matière de prévention, de recherche et de constatation d'infractions.

Elle tient cependant à garantir que la Direction de l'aviation civile puisse remplir ses missions organiques de prévention, de recherche et de constatation de non-conformités relatives à la sécurité et la sûreté aériennes. Ceci constitue la raison d'être de cette administration au sens des organisations internationales, corroborée par des rapports d'audit de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la Commission européenne qui insistent sur la nécessité de disposer d'une définition claire du rôle et des compétences des inspecteurs de la Direction de l'aviation civile.

Dans cet état d'esprit la Direction de l'aviation civile doit disposer d'un nombre limité, bien déterminé de fonctionnaires formés en conséquence qui sont chargés de ces missions.

Pour ce qui est du premier tiret relatif à l'agrément des agents habilités et des expéditeurs connus, la modification tient compte de l'évolution du droit communautaire qui prévoit dorénavant que les expéditeurs connus soient agréés également par l'autorité compétente.

2.3. Libellé proposé de l'ancien point 5°:

Le nouveau paragraphe 4 à adjoindre à l'article 17 est supprimé.

Commentaire:

Il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat par un abandon pur et simple de cet article en attendant les résultats d'une concertation à intervenir avec la commission nationale de la protection des données.

Il faut ajouter que la question de la collecte et du traitement de données judiciaires ne se pose plus dans des termes aussi aigus que lors de la rédaction de la première version du projet de loi fin 2003. L'autorisation d'accès aux zones à accès réglementé à l'Aéroport de Luxembourg (moyennant la vérification approfondie des antécédents judiciaires) étant du ressort de la Police grand-ducale, les agents de la Direction de l'aviation civile n'interviennent plus directement dans le processus d'autorisation d'accès.

⁴ Cf. commentaire de l'article I, point 21°

Dans le cadre de la vérification sommaire des antécédents judiciaires incombant aux agents de la Direction de l'aviation civile dans les dossiers d'instruction des demandes en obtention d'une licence de conduite d'aéronef, d'une licence d'exploitation ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, il suffira de faire inscrire la Direction de l'aviation civile à l'arrêté ministériel modifié du 22 novembre 1977 déterminant la liste des administrations et des personnes morales de droit public pouvant réclamer le bulletin No 2 du casier judiciaire.

2.4. Libellé proposé du nouveau point 5°:

„5° Il est inséré un nouvel alinéa en guise d'avant-dernier alinéa de l'article 17 avec le libellé suivant:

„Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle dévolues par les textes légaux et réglementaires au service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l'aviation civile.“

Commentaire:

La Commission des Transports suit la recommandation proposée par le Conseil d'Etat d'adopter la disposition reprise ci-après à la loi organique de la Direction de l'aviation civile, à l'article 17 *in fine*, avant-dernier alinéa 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, c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

2.5. Libellé proposé du nouveau point 7°:

„7° Un nouvel article 19^{ter} est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 19^{ter}.– Mesures d'urgence

Le directeur de l'aviation civile est autorisé à ordonner des mesures d'urgence, à des fins de remise en état et de cessation de violations des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation aéroportuaire ou aéronautique, un aménagement ou un aéronef qu'ils peuvent avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant sérieusement la sécurité ou la sûreté aérienne, il a le droit:

- d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation aéroportuaire ou aéronautique, d'un aéronef et, en général toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté aériennes soient assurées;*
- d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté aériennes;*
- d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation ou l'exploitation restrictive d'un aéronef, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, dont notamment la fermeture partielle ou totale d'un aérodrome, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.*

Les mesures d'urgence relatives à l'immobilisation au sol d'un aéronef suivent les dispositions prévues aux articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques ont une durée de validité limitée à maximum 48 heures.

Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.“

Commentaires:

Il est tenu compte des remarques du Conseil d'Etat notamment en ce qui concerne le risque de voir des mesures à prendre dans l'urgence devenir de véritables sanctions administratives.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas par principe à une extension des pouvoirs de contrôle de la Direction de l'aviation civile tant qu'elle agit en tant qu'autorité administrative.

L'article s'inspire des dispositions afférentes du Code du travail (article L. 416-6 définissant les mesures d'urgence de l'Inspection du Travail et des Mines) et vise à donner à la Direction de l'aviation civile les moyens de réagir immédiatement et efficacement face à des dangers graves mettant en péril la sécurité aérienne respectivement la sûreté de l'aviation civile.

Ces mesures ont trait aussi bien aux infrastructures qu'aux aéronefs, le traitement des deux cas est cependant différent.

En ce qui concerne les aéronefs, les dispositions reprises sont celles qui figurent dans les articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, texte basé sur le droit communautaire qui est sans équivoque en ce qui concerne les règles à respecter quant à la navigabilité d'un aéronef et qui évite tout blocage abusif ou au-delà du temps nécessaire à la remise en état de l'aéronef par l'autorité.

Pour ce qui est des mesures relatives aux infrastructures, il y a lieu de remarquer que la mesure d'urgence est décrétée par le directeur de l'aviation civile et n'est pas laissée à l'appréciation de l'inspecteur sur le terrain, compte tenu des incidences que peut avoir une telle décision. Par la suite, cette décision, qui a une validité limitée à maximum 48 heures, doit être confirmée par le ministre ayant les transports aériens dans ses compétences pour être maintenue.

Compte tenu de l'importance de ces décisions, il est prévu que l'administré concerné peut intenter un recours en réformation.

2.6. Libellé proposé du point 8°:

„8° Un nouvel article 19^{quater} est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 19^{quater}.– Exigences en matière d'assurance

(1) *La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente sur le plan national pour vérifier si les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les exigences en matière d'assurance prévues par le droit communautaire voire par le droit international.*

(2) *Nul aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien luxembourgeois sans être valablement assuré.*

(3) *Aux fins de la présente loi, on entend par „transporteur aérien“ et „exploitant d'aéronefs“ les entités visées aux points a) et c) de l'article 3 du règlement 785/2004/CE.*

(4) *La Direction de l'aviation civile peut interdire l'atterrissage à l'aéroport de Luxembourg aux transporteurs aériens non communautaires et aux exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté qui ne respectent pas les exigences minimales en matière d'assurance.*

(5) *L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe au transporteur aérien ou à l'exploitant d'aéronefs.*

(6) *Aux fins de sa mission de vérification, la Direction de l'aviation civile peut solliciter des preuves supplémentaires de la part du transporteur aérien, de l'exploitant d'aéronefs ou de leurs assureurs.*

(7) *La Direction de l'aviation civile peut interdire le décollage de tout avion à l'aéroport de Luxembourg qui ne respecte pas les exigences en matière d'assurance.*

(8) *Est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des passagers visée à l'article 6, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 du Parlement euro-*

péen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

(9) Est puni de la même sanction indiquée au paragraphe précédent, tout transporteur aérien et tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers visée à l'article 7, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 précité.

(10) En cas de récidive dans un délai de 3 ans, le maximum de la peine d'emprisonnement est porté à 2 ans et le maximum de la peine d'amende est porté à 100.000 euros.““

Commentaire:

Il est fait droit aux propositions du Conseil d'Etat concernant les paragraphes (4) et (10).

3. Amendements portant sur l'article III

3.1. Libellé proposé du point 1°:

„1° Le premier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„Art. 1er.– L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

La Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg.

Les conditions et les modalités pratiques inhérentes à l'autorisation d'accès précitée seront fixées par règlement grand-ducal.““

Commentaires:

Les modifications apportées à l'article sous rubrique sont uniquement d'ordre rédactionnel et suivent les propositions du Conseil d'Etat.

Ainsi les auteurs se proposent de supprimer la partie de phrase „*sous son contrôle et sa responsabilité*“ au **premier alinéa** de l'article sous examen, étant donné que cette partie de phrase n'apporte aucune plus-value.

Au **second alinéa** de l'article sous examen, les termes „*hormis les compétences douanières*“ sont supprimés.

3.2. Libellé proposé du point 3°:

Le nouvel article *2bis* est supprimé.

Commentaire:

En raison d'une clarification des missions revenant à l'entité gestionnaire de l'aéroport et au prestataire de services de navigation aérienne, suite à l'adoption de la loi du 21 décembre 2007 portant organisation de l'Administration de la navigation aérienne, ainsi qu'à la conclusion d'un avenant au contrat entre l'Etat et lux-Airport approuvé par règlement grand-ducal du 19 décembre 2008, cette disposition, portant institution d'un comité de coordination, est devenue superfétatoire et peut être abandonnée.

*

Au nom de la Commission précitée, je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir dans les meilleurs délais l'avis complémentaire du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus.

Copie de la présente est envoyée pour information à Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, et à Madame Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;**
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

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

1° Au deuxième alinéa de l'article 1er, la définition des aéronefs d'Etat est remplacée par le texte suivant:

„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.“

2° Le dernier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

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

3° Le troisième alinéa de l'article 3 est remplacé par le texte suivant:

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

4° L'article 7 est remplacé par trois paragraphes nouveaux libellés comme suit:

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

(2) *Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance requise pour assurer l'exploitation aéroportuaire.*

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

Le montant de ces redevances est fixé par l'entité prestataire de ces services après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

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

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

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

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

5° Un nouvel article 7bis est inséré avec le libellé suivant:

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

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

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

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

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

En vue de son agrément, la personne requérante doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur la base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission, sur la base de la

formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement chargé de dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour pouvoir exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées.

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

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

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

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

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

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

6° Un nouvel article 11bis est inséré avec le libellé suivant:

„**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.“

7° Un nouvel article *13bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**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.“

8° Un nouvel article *13ter* est inséré avec le libellé suivant:

„**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.“

9° Un nouvel article *14bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 14bis.**– (1) Sera punie d’une peine d’emprisonnement de 8 jours à un an et d’une amende de 251 à 12.500 euros ou d’une de ces peines seulement, toute personne transportant à bord d’un aéronef un article prohibé par le droit communautaire.

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

(2) Sera punie d’une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui n’effectue pas les contrôles de sûreté autorisés 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.“

10° Un nouvel article 14^{ter} est inséré avec le libellé suivant:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11° Un nouvel article 24^{bis} est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24^{bis}.**– 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.“

12° L’article 24^{ter} est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24^{ter}.**– (1) En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 12, 13^{bis}, 14, 14^{bis}, 14^{ter} et 24^{bis}, 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 et par les fonctionnaires de l’Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l’Administration des douanes et accises.

(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, dans le bureau des douanes et accises 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.

(8) Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende.“

13° Un nouvel article *28bis* est inséré, libellé comme suit:

„**Art. 28bis.**– (1) Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sous influence d'alcool ou sous influence d'une des substances visées à l'alinéa 1er du paragraphe (4), hors les cas où le minimum de la peine d'emprisonnement ou le maximum de la peine d'amende prévues aux paragraphes (2) et (4) du présent article sont plus élevés, 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 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, lorsqu'il 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 3 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 s'agit peut être prononcée pour un terme n'excédant pas 5 ans.

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

Si cet examen sommaire est concluant, l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils dont les critères techniques sont fixés par règlement grand-

ducal. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 1er du présent paragraphe, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

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

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

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

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

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

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures, et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée aux tests visés à l'alinéa 2 du présent paragraphe. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 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 1er du présent paragraphe.

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

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

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

(5) Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen sommaire de l'haleine ou à l'examen de la sueur ou de la salive, soit aux tests standardisés pour la détection des substances visées à l'alinéa 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'article 1er 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 d'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 instamment l'aéronef ou les zones de sûreté à accès réglementé."

14° L'article 39 est modifié par le texte suivant:

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

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

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

15° Il est ajouté un article 39bis, libellé comme suit:

„**Art. 39bis.**– (1) Les infractions prévues à la présente loi et aux règlements d'application seront constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises ou de la Direction de l'aviation civile.

(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 est applicable."

16° Il est ajouté un article 39ter dont le libellé est le suivant:

„**Art. 39ter.**– (1) Les fonctionnaires visés à l'article 39bis 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 demie 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 une partie de l'échantillon, cachetée ou 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.“

17° Il est ajouté un article 39^{quater}, libellé comme suit:

„**Art. 39^{quater}.**– (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 concise 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.“

18° Un nouvel article 42 est inséré et libellé comme suit:

„**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 sus-

ceptibles 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'évènements, 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.“

19° Un nouvel article 43 est inséré et libellé comme suit:

„**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) No 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.“

Art. II. La loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, est modifiée comme suit:

1° Le paragraphe 2 de l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

„2. Pour l'application du paragraphe 1 du présent article sont notamment considérées comme infrastructures centralisées:

- les installations de stockage et de distribution de carburant,
- le système de tri-bagages,
- les activités de dégivrage,
- le système d'épuration des eaux.

Cette liste peut être élargie par règlement grand-ducal.“

2° L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

„Art. 15.– Programmes et plans relatifs à la sûreté de l'aviation civile

(1) Le comité national de sûreté de l'aviation civile cité à l'article 16 est l'entité chargée d'élaborer et de mettre à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS).

(2) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application du règlement modifié (CE) No 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. A ce titre, elle est chargée de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS). Elle veille à la publicité et à la diffusion adéquates du PNS. Elle est aussi chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre, en ce compris la diffusion, du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ), destiné à garantir l'efficacité du PNS. Elle peut à tout moment proposer une adaptation et une mise à jour du PNS.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions arrête le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) et le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ).

(4) Sans préjudice des droits et des prérogatives dont sont investies les administrations par le biais de leurs lois organiques, le PNS définit les compétences et les responsabilités respectives des administrations, des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructures de l'aviation civile en ce qui concerne leurs obligations de sûreté.

(5) Un règlement grand-ducal définira les structures du PNS et du PNCQ et il prévoit de quelle manière la publicité et la diffusion de ces programmes sont organisées.

(6) Tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport ou des infrastructures aéroportuaires, y compris un hélicoptère, et tout exploitant d'aéronefs est tenu de décrire dans un plan de sûreté les mesures de sûreté inhérentes à l'aéroport, aux infrastructures aéroportuaires, aux aéronefs et aux formations initiales et récurrentes permettant aux équipages, au personnel et aux agents au sol d'accomplir leurs tâches de sûreté, de répondre aux exigences en matière de sûreté aérienne et de réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile.

Ces plans de sûreté doivent être soumis à la Direction de l'aviation civile qui les approuve et en contrôle le respect conformément aux dispositions du droit aérien international et du droit communautaire.

(7) En cas de constatation d'une non-conformité grave par rapport aux mesures indiquées dans le plan de sûreté approuvé, le directeur de l'aviation civile peut ordonner aux opérateurs ou aux gestionnaires visés au paragraphe (6) que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sûreté aérienne, et le cas échéant, l'exécution de mesures de mitigation du risque garantissant un niveau de sûreté équivalent.

(8) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.200 euros à 2.500 euros à tout opérateur ou à tout gestionnaire visé au paragraphe (6) qui ne prend pas les mesures nécessaires pour faire cesser une non-conformité grave endéans le délai fixé par le directeur de l'aviation civile.

(9) L'amende ne peut être infligée que si l'opérateur ou le gestionnaire visé au paragraphe (6) a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité 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 15 jours.

(10) 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.“

3° L'intitulé et le premier paragraphe de l'article 16 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée sont remplacés par le texte suivant:

„Art. 16.– Comité national de sûreté de l’aviation civile

1. Il est institué un comité national de sûreté de l’aviation civile. Le comité a pour mission d’assister le Ministre dans la mise en œuvre, sur le plan national, de la réglementation internationale et communautaire en matière de sûreté de l’aviation civile, et en général de conseiller le Ministre sur toutes les questions relatives à la sûreté de l’aviation civile.“

4° Un dixième, un onzième et un douzième tirets sont ajoutés au paragraphe 3 de l’article 17 dont le texte est le suivant:

- „– la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus, ainsi que la fixation des conditions de reconnaissance des clients en compte et des fournisseurs connus;
- la prévention, la recherche et la constatation de non-conformités dans les domaines relevant de sa compétence et d’en aviser le procureur d’Etat en cas de découverte d’infractions;
 - la négociation des accords de services aériens et la gestion des droits de trafic.“

5° Il est inséré un nouvel alinéa en guise d’avant-dernier alinéa de l’article 17 avec le libellé suivant:

„Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle dévolues par les textes légaux et réglementaires au service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l’aviation civile.“

6° Un nouvel article 19bis est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 19bis.– Pouvoirs de contrôle des agents de la Direction de l’aviation civile

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

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

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

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

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

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

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

7° Un nouvel article 19^{ter} est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 19^{ter}.– Mesures d’urgence

Le directeur de l’aviation civile est autorisé à ordonner des mesures d’urgence, à des fins de remise en état et de cessation de violations des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes.

Quant aux mesures d’urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation aéroportuaire ou aéronautique, un aménagement ou un aéronef qu’ils peuvent avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant sérieusement la sécurité ou la sûreté aérienne, il a le droit:

- d’instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d’une infrastructure ou d’une installation aéroportuaire ou aéronautique, d’un aéronef et, en général toute inspection, vérification ou examen d’un aménagement afin de s’assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté aériennes soient assurées;
- d’ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l’application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté aériennes;
- d’ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l’immobilisation au sol d’un aéronef, la fermeture partielle ou totale d’infrastructures ou d’installations aéroportuaires ou aéronautiques, dont notamment la fermeture partielle ou totale d’un aéroport, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d’urgence relatives à l’immobilisation au sol d’un aéronef suivent les dispositions prévues aux articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

Les mesures d’urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d’infrastructures ou d’installations aéroportuaires ou aéronautiques ont une durée de validité limitée à maximum 48 heures.

Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l’article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l’ordre administratif.“

8° Un nouvel article 19^{quater} est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 19^{quater}.– Exigences en matière d’assurance

(1) La Direction de l’aviation civile est l’autorité compétente sur le plan national pour vérifier si les transporteurs aériens et les exploitants d’aéronefs respectent les exigences en matière d’assurance prévues par le droit communautaire voire par le droit international.

(2) Nul aéronef ne peut circuler dans l’espace aérien luxembourgeois sans être valablement assuré.

(3) Aux fins de la présente loi, on entend par „transporteur aérien“ et „exploitant d’aéronefs“ les entités visées aux points a) et c) de l’article 3 du règlement 785/2004/CE.

(4) La Direction de l’aviation civile peut interdire l’atterrissage à l’aéroport de Luxembourg aux transporteurs aériens non communautaires et aux exploitants d’aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté qui ne respectent pas les exigences minimales en matière d’assurance.

(5) L’obligation de produire la preuve d’une assurance adéquate incombe au transporteur aérien ou à l’exploitant d’aéronefs.

(6) Aux fins de sa mission de vérification, la Direction de l’aviation civile peut solliciter des preuves supplémentaires de la part du transporteur aérien, de l’exploitant d’aéronefs ou de leurs assureurs.

(7) La Direction de l'aviation civile peut interdire le décollage de tout avion à l'aéroport de Luxembourg qui ne respecte pas les exigences en matière d'assurance.

(8) Est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des passagers visée à l'article 6, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

(9) Est puni de la même sanction indiquée au paragraphe précédent, tout transporteur aérien et tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers visée à l'article 7, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 précité.

(10) En cas de récidive dans un délai de 3 ans, le maximum de la peine d'emprisonnement est porté à 2 ans et le maximum de la peine d'amende est porté à 100.000 euros.“

9° Un nouvel article 20bis est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 20bis.– Disposition transitoire

Le traitement du premier commissaire divisionnaire nommé directeur à la Direction de l'aviation civile avec effet au 1er janvier 2007 est calculé à partir de cette date conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, en prenant en compte un classement au grade de substitution P12bis de sa carrière initiale.“

Art. III. 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 est modifiée comme suit:

1° Le premier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„Art. 1er.– L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

La Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg.

Les conditions et les modalités pratiques inhérentes à l'autorisation d'accès précitée seront fixées par règlement grand-ducal.“

2° Le premier alinéa de l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

„Art. 2.– Sans préjudice des autorisations, le cas échéant requises, l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.“

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/14

N° 5273¹⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(21.4.2009)

Par dépêche du 25 mars 2009, le Président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat en vertu de l'article 19 (2) de la loi modifiée du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat d'une série d'amendements au texte du projet de loi sous rubrique.

Le texte des amendements, adoptés par la commission des Transports de la Chambre des députés, était accompagné d'un commentaire des articles.

A la lettre de saisine du Conseil d'Etat était encore joint, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la commission compétente de la Chambre des députés et des propositions de texte du Conseil d'Etat que la commission a fait siennes. Le Conseil d'Etat se basera sur ledit texte coordonné pour émettre le présent avis complémentaire, et il suivra en particulier, pour l'examen des amendements, la numérotation du texte coordonné. Il ne reviendra en principe plus sur les adaptations du texte qui font directement suite aux observations formulées dans son avis complémentaire du 3 mars 2009 (à titre d'exemple: la suppression proposée de l'ancien point 10° de l'article I).

Article I, point 4°

Les auteurs des amendements procèdent à un nouvel agencement de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948. Les modifications apportées au texte actuel de la première phrase de l'article 7, qui figurera dorénavant en tant que paragraphe (1) au nouvel article 7, ne donnent pas lieu à observations.

Les amendements aux paragraphes (2) et (3) nouveaux permettent de mieux cerner les redevances susceptibles d'être perçues par les uns et par les autres.

Le Conseil d'Etat part de l'idée que les termes „ainsi que toute autre redevance requise pour assurer l'exploitation aéroportuaire“ (s'agissant de l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002), et „toute autre redevance requise pour assurer la prestation de services de navigation aérienne“ (s'agissant de l'Administration de la navigation aérienne) entendent réserver *in futurum* à l'organisme et à

l'administration visés la possibilité de percevoir d'autres redevances, mais que dans l'immédiat seules les redevances expressément référencées seront perçues. La terminologie utilisée pour les redevances susceptibles de venir s'ajouter aux redevances d'ores et déjà visées semble quelque peu inappropriée: tant l'organisme visé à l'article 2 de la loi de 2002 que l'Administration de la navigation aérienne sont tenus, de par la loi, à assurer certaines missions. L'exécution de ces missions n'est pas fonction des redevances perçues („redevances requises pour assurer ...“), les redevances ne sont au contraire susceptibles d'être perçues qu'à raison des prestations effectuées conformément aux missions légales incombant à l'organisme et à l'administration visés. Il vaudrait donc mieux dire „... toute autre redevance au titre de (alternative: en relation avec) l'exploitation aéroportuaire“ et „... toute autre redevance au titre de (alternative: en relation avec des) prestations de services de navigation aérienne“.

Article I, point 5°

Les modifications opérées tiennent compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 3 mars 2009 et ne donnent plus lieu à observations.

Article I, point 7°

Sans observation.

Article I, point 8°

Sans observation.

Article I, point 9°

S'agissant du nouveau paragraphe (1) de l'article 14bis, les auteurs des amendements renvoient à la liste des articles prohibés figurant au point 4 de l'annexe du règlement (CE) No 820/2008 de la Commission du 8 août 2008 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne. Il reste que le règlement communautaire prévoit des possibilités de dérogation ou d'exemption. Aussi le point 4.1.1 de cette annexe, sous le point 3., dispose-t-il que *la liste des articles prohibés visés au point 4.1.1.1 et les informations relatives aux possibilités de dérogation sont mises à la disposition du public*. Le Conseil d'Etat donne dès lors à considérer s'il ne vaudrait pas mieux inclure dans le libellé de l'alinéa 1er de l'article sous examen les articles qu'il y a en principe lieu de considérer comme articles prohibés par le droit communautaire, la Direction de l'Aviation civile, en tant qu'autorité nationale compétente pour l'application du règlement modifié (CE) No 2320/2002 devant par ailleurs veiller à une information correcte du public concerné:

„Sera punie ... toute personne transportant à bord d'un aéronef des revolvers, armes à feu et armes, des armes blanches et objets coupants, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides, prohibés par le droit communautaire.“

S'agissant du nouveau paragraphe (2) de l'article 14bis, le Conseil d'Etat se demande s'il ne vaudrait pas mieux écrire „... les contrôles de sûreté prévus par le droit communautaire“, le point 6.3 de l'annexe du règlement (CE) No 2320/2002, cité par les auteurs des amendements, disposant que le fret, les messageries et les colis exprès ne sont transportés par air qu'à la condition que les contrôles énumérés par la suite soient appliqués. Il ne s'agit donc pas de contrôles simplement autorisés par le droit communautaire, mais de contrôles imposés par le droit communautaire, même s'il y a possibilité de choix quant aux mesures de contrôle à appliquer.

Article I, point 10°

Sans observation.

Article I, point 12°

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord au nouveau texte de l'article 24ter, sous réserve de deux observations:

La première observation concerne la consignation. Tout comme pour le projet de loi No 5710, se pose en l'occurrence la question de l'opportunité du maintien de la consignation, alors qu'en cas de refus de verser la consignation, les agents ne disposent d'aucune mainmise sur le contrevenant. Le Conseil d'Etat de renvoyer à ce sujet à son avis complémentaire du 31 mars 2009 relatif audit projet de loi No 5710. Il propose en conséquence de faire abstraction du paragraphe (8) de l'article 24ter. Se

pose de toute façon la question de la conformité au droit communautaire de la disposition figurant sous (8), en ce que le texte n'excepte pas les ressortissants communautaires de son champ d'application. Dans le cadre du projet de loi No 5710, le Conseil d'Etat a formulé une opposition formelle à l'encontre d'un texte de la même teneur que celui sous examen. Il doit en conséquence en être de même à propos de la présente disposition.

La deuxième observation est plus fondamentale, et elle anticipe les considérations que le Conseil d'Etat développera à l'endroit de l'article I, points 15° et 16°. L'Administration des douanes et accises ne disposant pas d'une compétence générale de police, le Conseil d'Etat propose de réserver à la seule Police grand-ducale le pouvoir de décerner des avertissements taxés. Au texte du paragraphe (1) il y aurait en conséquence lieu de supprimer le bout de phrase „et par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises“.

Article I, point 13°

C'est à juste titre que les auteurs des amendements relèvent que le Conseil d'Etat ne s'était pas opposé, dans son premier avis, à l'introduction d'un système de détection de l'alcoolémie ou de l'influence de stupéfiants prenant comme modèle les dispositions afférentes de la loi modifiée du 14 février 1955, et qu'il avait même proposé de compléter le dispositif par des contrôles préventifs à l'initiative du Procureur d'Etat. Le premier avis complémentaire du 3 mars 2009 fait état des réflexions plus amples du Conseil d'Etat sur cette question, compte tenu également du fait que depuis l'avis du Conseil d'Etat du 22 mars 2005, la législation en matière de circulation routière a connu des développements considérables (voir la loi du 18 septembre 2007 ayant modifié la loi modifiée du 14 février 1955). De plus, et au regard du projet de loi No 5906, le dépistage de stupéfiants ne semble pas être aussi évident que ne le laissait entendre la loi du 18 septembre 2007. Aussi le Conseil d'Etat reste-t-il réservé quant à la question de savoir si la voie pour laquelle les auteurs des amendements ont opté est vraiment la meilleure voie à suivre.

Pour ce qui est du texte amendé, il y a lieu de biffer au paragraphe (1) le bout de phrase „, hors les cas où le minimum de la peine d'emprisonnement ou le maximum de la peine d'amende prévues aux paragraphes (2) et (4) du présent article sont plus élevés,“. Tout d'abord, le renvoi au paragraphe (4) ne fait pas de sens, dans la mesure où ce paragraphe ne prévoit pas de sanctions aggravées. Ensuite les dispositions pertinentes du paragraphe (2) sont introduites par les termes „Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er du présent paragraphe ...“, excluant ainsi de manière expresse les sanctions généralement encourues.

A l'alinéa 2 du paragraphe (2), il y a lieu de redresser le libellé de la phrase qui devra se lire „... ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé (au lieu de: lorsqu'il a consommé) des boissons alcooliques ...“.

L'alinéa 3 du paragraphe (2) ne fait pas de sens: on ne peut pas porter le minimum de la peine d'emprisonnement à une durée égale à celle du maximum. Si les auteurs des amendements entendent maintenir la disposition, il y a lieu de prévoir que le minimum est porté à 2 ans.

Au paragraphe (5), alinéa 2, il y a lieu d'écrire „... des substances visées à l'alinéa 1er (au lieu de: l'article 1er) du paragraphe (4) ...“, et il y a lieu de redresser le renvoi, les tests standardisés étant prévus, non par l'alinéa 1er, mais par l'alinéa 3 du paragraphe (4).

Au paragraphe (6) il y a lieu d'écrire „instantanément“ au lieu de „instamment“. Il faudra encore prévoir qu'„Il en est de même lorsque la personne visée refuse de se soumettre aux tests prévus“.

Article I, points 14°, 15° et 16°

Le nouveau point 14° ne donne pas lieu à observation.

Au point 15° (nouvel article 39bis), il n'est pas possible de se référer aux „officiers de police judiciaire“ de l'Administration des douanes et accises. Le texte pose de toute façon un sérieux problème d'articulation des compétences des différents intervenants: en règle générale, le pouvoir de constater les infractions aux lois et règlements appartient à la Police. Le législateur peut charger d'autres fonctionnaires de pouvoirs de police judiciaire, y compris le pouvoir de constater des infractions. Le Conseil d'Etat part de l'idée qu'il n'est pas dans les intentions des auteurs (ni du projet de loi originaire, ni des amendements) de voir conférer des pouvoirs de police générale à l'Administration des douanes et accises. Cette Administration exerce à l'aéroport ses compétences douanières, mais non pas des com-

pétences de police générale. Autrement, il y aurait un risque d'incohérence notamment avec l'article III, point 1° du projet de loi amendé.

Le Conseil d'Etat propose dès lors d'écrire: „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“. Si la Chambre des députés estimait néanmoins nécessaire de réserver à l'Administration des douanes et accises des pouvoirs de police judiciaire, accessoirement à ses compétences douanières, le texte du paragraphe (1) pourrait être complété par un deuxième alinéa disposant que „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.“

Au paragraphe (3) du nouvel article 39bis, il y a lieu d'écrire au dernier alinéa „L'article 458 du Code pénal leur est applicable“.

Dans le cadre du point 16°, il y a lieu de ne viser au paragraphe 1er de l'article 39ter que les fonctionnaires visés à „l'article 39bis, paragraphe (1), alinéa 1er“, (dans l'hypothèse où la Chambre des députés décide de maintenir certains pouvoirs de police à l'Administration des douanes et accises), les pouvoirs de contrôle de l'Administration des douanes et accises étant réglés par la loi générale des douanes.

Le point b) du paragraphe (3) de l'article 39ter nouveau est à reformuler, alors que dans la teneur proposée, le texte est inintelligible. Il y a lieu d'écrire „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 ...“ (suit le reste du texte proposé).

Article I, point 17°

Le Conseil d'Etat admet que les critères de qualification et de formation initiale et récurrente des agents de sûreté ne se rapportent pas à une profession proprement dite, mais à l'exécution de missions de sûreté par certains membres du personnel de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou des opérateurs aériens. Il peut donc se déclarer d'accord à voir préciser ces critères par voie de règlement grand-ducal.

Au troisième alinéa du paragraphe (1) de l'article 39quater, il se recommanderait de remplacer l'adjectif „(de manière) concise“ par „précise“.

Article I, point 19°

Sans observation, sauf qu'au paragraphe (3) du nouvel article 43 il y a lieu d'écrire: „ou à celui de leur équipement de mobilité ...“, ainsi que tel est le cas dans le document parlementaire *No 5273*¹³ entre-temps publié.

Article II, point 2°

Le nouveau texte ne suscite pas de plus amples observations du Conseil d'Etat.

Article II, point 4°

Le onzième tiret nouveau est toujours à supprimer: les articles 39bis et 39ter de la loi modifiée de 1948 (voir l'article I, points 15° et 16° ci-dessus) confèrent des pouvoirs de police judiciaire aux fonctionnaires du cadre supérieur de la Direction de l'Aviation civile. Aux termes de l'article 15 du Code d'instruction criminelle, les fonctionnaires et agents des administrations et services publics auxquels des lois spéciales attribuent certains pouvoirs de police judiciaire exercent ces pouvoirs dans les conditions et dans les limites fixées par ces lois. Il n'est aucunement nécessaire de faire état, au titre des missions de la Direction de l'Aviation civile, et sous une forme par ailleurs cryptique, de l'attribution de tels pouvoirs à certains fonctionnaires de ladite Direction. Il n'est pas non plus nécessaire de rappeler les dispositions de l'article 23 (2) du Code d'instruction criminelle comme faisant partie des missions de la Direction. S'agissant du contrôle administratif, c'est également à la loi de déterminer spécifiquement les pouvoirs s'y rattachant: là encore il n'est d'aucune utilité de compléter l'énoncé des missions de la Direction.

Article II, point 5°

Il suffit d'écrire „Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle du service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l'aviation civile.“

Article II, point 7°

L'alinéa 1er de l'article 19ter envisage des mesures d'urgence à des fins de remise en état. Le Conseil d'Etat s'interroge sur le sens et la portée des termes „remise en état“. Il s'agit d'une notion qui est reprise du Code du travail (article L. 614-6.), où elle est à resituer dans le contexte de la sécurité et de la santé des travailleurs sur le lieu du travail.

Le Conseil d'Etat donne à considérer s'il ne vaudrait pas mieux parler simplement des „mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes“.

Au deuxième alinéa du nouvel article 19ter il y a lieu d'écrire „... qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer ...“.

S'agissant de l'immobilisation d'un aéronef, les auteurs procèdent à un renvoi aux articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires. Cette façon de procéder peut être problématique, dans la mesure où dans le cadre de l'article sous examen, un recours en réformation est ouvert contre „toutes les décisions administratives“, alors que la loi de 2008 ne prévoit pas un tel recours en réformation.

Article II, point 8°

Les auteurs des amendements n'ont pas tenu compte des observations du Conseil d'Etat, concernant le paragraphe (8): il y a impérativement lieu de fixer le minimum de la peine d'emprisonnement encourue, de même que le minimum de l'amende encourue. Il y aura donc lieu d'écrire „... d'un emprisonnement de huit jours à un an, et d'une amende de 251 à 50.000 euros, ou d'une de ces peines seulement ...“.

Article III, point 1°

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 21 avril 2009.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/15

N° 5273¹⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(29.4.2009)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Eugène BERGER, Félix BRAZ, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous objet a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre des Transports le 14 janvier 2004. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Un amendement gouvernemental fut transmis au Conseil d'Etat le 9 février 2004.

Les avis des chambres professionnelles sont intervenus dans l'ordre chronologique suivant:

- avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics: 8 mars 2004;
- avis de la Chambre des Employés privés: 25 mars 2004;
- avis de la Chambre de Travail: 16 avril 2004;
- avis de la Chambre de Commerce: 21 décembre 2004.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 22 mars 2005.

Le 11 mai 2005, la Commission des Transports a désigné son Président, Monsieur Roland Schreiner, comme rapporteur du projet de loi. Lors de cette même réunion, la commission parlementaire a procédé à la présentation du projet de loi et à l'examen de l'avis de la Haute Corporation.

Un projet de loi remanié a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre des Transports en date du 16 août 2007. Le texte coordonné du projet de loi remanié était accompagné d'un commentaire des articles et d'une fiche financière sommaire.

Les avis des chambres professionnelles sur le projet de loi remanié sont intervenus comme suit:

- Chambre des Métiers: 6 août 2007;
- Chambre des Employés privés: 4 octobre 2007;
- Chambre de Commerce: 16 octobre 2007;
- Chambre de Travail: 11 janvier 2008.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat a été rendu le 3 mars 2009.

Lors de sa réunion du 23 mars 2009, la Commission des Transports a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et a décidé de procéder à une série d'amendements. Le 25 mars 2009, ces amendements parlementaires ont été soumis pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

Le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 21 avril 2009, avis qui fut examiné par la commission le 27 avril 2009.

Le 29 avril 2009 la Commission des Transports a adopté le présent rapport.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet sous avis regroupe un certain nombre de dispositions ayant pour objet d'actualiser des textes ayant trait à l'aviation nationale, soit en raison de l'évolution technique, soit en raison de l'harmonisation au niveau européen. Ainsi se propose-t-il de modifier la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 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 et la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

Le projet de loi a été déposé en date du 14 janvier 2004. Suite à l'évolution rapide dans le secteur de l'aviation, le texte initial a subi des modifications substantielles. Un premier amendement gouvernemental du 9 février 2004 a complété le texte initial déposé seulement quatre semaines plus tôt. Le premier objectif de cet amendement consiste à créer les principes légaux quant à l'accès à la profession de pilote et donc la création de licences professionnelles luxembourgeoises du personnel de conduite d'avion et d'hélicoptère ainsi que quant à la validité des licences et qualifications afférentes. En effet, l'aviation civile luxembourgeoise ne connaît que le seul régime des licences de pilote privé et ne dispose pas d'un système aboutissant à la délivrance de licences luxembourgeoises de pilote professionnel ou pilote de ligne, mais recourt à la validation des licences étrangères en reposant sur les structures implantées dans les autres pays.

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

Suite aux remarques en partie très critiques que le Conseil d'Etat avait formulées dans son avis du 22 mars 2005 et à la loi en projet qui fut ensuite la loi du 21 décembre 2007 portant a) création de l'Administration de la navigation aérienne; b) modification de – la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat; – la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile; – la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare; c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport, le texte du projet de loi sous rubrique a dû être remanié. A part l'article 2 concernant l'ancienne administration de l'Aéroport, qui a été supprimé en vertu de la nouvelle loi précitée, toutes les dispositions du texte initial se retrouvent dans le texte remanié, mais la plupart d'entre elles ont été modifiées, soit à la demande du Conseil d'Etat, soit pour tenir compte de l'évolution dans le secteur. S'y ajoutent un certain nombre de dispositions nouvelles qui ont pour objet de pallier aux lacunes et carences mises à jour par des audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en matière de sûreté et de sécurité aériennes.

Le Conseil d'Etat note dans son avis complémentaire du 3 mars 2009 que „loin de constituer une version simplement amendée du projet de loi initial, le texte sous avis constitue un projet presque entièrement nouveau.“ Au vu de la complexité de la matière, la nouvelle version du texte a encore dû être amendée par la Commission des Transports à deux reprises avant de donner pleinement satisfaction au Conseil d'Etat.

L'adoption du projet de loi sous rubrique par la Chambre des Députés revêt pourtant une certaine urgence. Ainsi, le Ministre des Transports avait adressé une lettre au Conseil d'Etat en date du 23 octobre 2008 en demandant „un traitement très urgent et absolument prioritaire au projet de loi, „étant donné que, d'une part, le Comité National de Sécurité de l'Aviation Civile a rappelé à Monsieur le Ministre l'importance que revêt l'adoption du projet de loi pour la conformité du Luxembourg avec les exigences européennes et internationales en matière de sécurité aérienne et que, d'autre part, le projet de loi en question contient de nombreuses dispositions visant à pallier aux lacunes et carences mises à jour en 2006 et 2007 lors des audits et inspections de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et de la Commission Européenne en matière de sûreté aérienne.““

En effet, le projet de loi sous rubrique transpose différentes directives, voire assure la mise en œuvre au niveau national de différents règlements européens, notamment la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, le règlement (CE) No 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et le règlement (CE) No 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Le projet de loi tel que proposé par la Commission des Transports en vue de son adoption par la Chambre des Députés prévoit la modification à plusieurs égards de la législation concernant la navigation aérienne. Les modifications les plus importantes sont présentées de manière succincte ci-dessous.

I) Quant aux modifications de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

A l'heure actuelle, la navigation aérienne au Grand-Duché de Luxembourg se trouve toujours régie par le texte de la loi du 31 janvier 1948, qui, depuis son entrée en vigueur et malgré l'essor qu'a connu la navigation aérienne, n'a pas subi de modifications substantielles.

En raison des situations de fait actuelles et des nécessités juridiques qui en découlent, il convient de procéder à différentes adaptations du texte de 1948:

La définition des aéronefs d'Etat et le champ d'application de la loi du 31 janvier 1948

La Convention de Chicago du 7 décembre 1944¹, convention de base en matière d'aviation qui a créé, entre autres, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)² et qui a déterminé les règles mondialement applicables en matière d'aviation, fait la distinction dans son article 3 entre aéronefs civils et aéronefs d'Etat. Les aéronefs d'Etat sont définis comme les „aéronefs qui sont utilisés dans des services militaires, de douane ou de police“. Ces aéronefs d'Etat se trouvent exclus du champ d'application de la convention.

La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, considérée comme la loi fondamentale en matière aéronautique au Grand-Duché de Luxembourg, ne mentionne les aéronefs d'Etat qu'à deux endroits: dans la définition³ et dans leur exclusion formelle du champ d'application⁴. Les auteurs de l'époque ne s'imaginaient sans doute pas que le Grand-Duché de

1 Instituée par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago, dite Convention de Chicago.

2 Le Luxembourg a adhéré à l'OACI et a ratifié la Convention de Chicago par une loi du 25 mars 1948.

3 Article 1er, alinéa 2: „Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires ou affectés à des services d'Etat, tels que police, douane etc.“

4 Article 1er, dernier alinéa: „Sauf stipulation contraire, les dispositions de la présente loi ne sont applicables qu'aux aéronefs privés.“

Luxembourg disposerait un jour d'aéronefs qui assurent des missions d'intérêt général, comme par exemple dans le domaine de la sûreté. Or, il est un fait que les aéronefs d'Etat opèrent dans le même espace aérien que les aéronefs civils, ou „privés“ (si l'on utilise la terminologie de 1948), et qu'il convient de trouver un terrain d'entente pour gérer l'espace commun en garantissant tous les impératifs de sécurité tant en ce qui concerne les aéronefs concernés que les tiers.

En vue de combler le vide juridique actuel au sujet des conditions d'utilisation des aéronefs d'Etat, la rédaction nouvelle de l'article 1er de la loi du 31 janvier 1948 précitée permettra d'élargir le champ d'application en y incluant les aéronefs d'Etat, tout en préservant la possibilité d'introduire des dispositions dérogatoires susceptibles de garantir l'exécution de toutes les opérations tactiques dans l'encadrement juridique et la sécurité requis.

L'article 3 de la loi du 31 janvier 1948 concernant l'atterrissage et le survol du Grand-Duché par les aéronefs militaires et les aéronefs d'Etat étrangers est par ailleurs reformulé.

Notons encore que les modifications relatives à la définition et au champ d'application permettront de remédier aux incohérences du texte de la loi du 31 janvier 1948 précitée, qui inclut, parmi les dispositions pénales, les incriminations en cas de détournement d'aéronefs d'Etat ou celles relatives à leur sécurité ou navigabilité, tout en les ayant auparavant exclues du champ d'application.

Les taxes, redevances et autres droits perçus

L'article 7 de la loi du 31 janvier 1948 précitée prévoit la création de toutes prescriptions réglementaires possibles intéressant la navigation aérienne et notamment la création de taxes, redevances ou droits réglementaires dus en raison de l'utilisation des domaines et services publics affectés à la navigation ou à la circulation aérienne.

Le projet de loi propose de remplacer l'article 7 par de nouvelles dispositions qui tiennent compte des normes à respecter dans le cadre des directives et règlements européens concernant le „Ciel unique européen“. En créant de nouvelles redevances liées à l'exploitation aéroportuaire, la prestation de services de navigation aérienne et à certains services administratifs, les nouvelles dispositions prennent en compte l'évolution de l'exploitation aéroportuaire, la création de l'Administration de la navigation aérienne par la loi du 21 décembre 2007 et l'accroissement des obligations de la Direction de l'aviation civile.

Les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion

Il est inséré un nouvel article *7bis* qui instaure les dispositions afférentes aux mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées contenues jusqu'à présent aux articles 24 à 27 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. Deux raisons viennent en particulier expliquer pareille démarche: garantir le respect des contraintes constitutionnelles inhérentes à la légalité des peines et renforcer la sécurité juridique du texte.

Tenant compte des considérations de l'arrêt No 12/02 du 22 mars 2002 de la Cour constitutionnelle arguant que le principe de la spécificité de l'incrimination constitue le corollaire de la légalité des peines consacré à l'article 14 de la Constitution et en vertu duquel „toute peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi“, l'article *7bis* énonce de manière très détaillée les conditions de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées. D'après l'arrêt prémentionné, „le principe de la légalité des peines entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et précis pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables“.

Dans son avis No 46.201 du 13 janvier 2004 relatif au projet de règlement grand-ducal réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, le Conseil d'Etat avait estimé que la base légale dudit projet était inadaptée au vu des prescriptions constitutionnelles inhérentes à la réglementation d'une profession.

Ainsi, pour satisfaire à l'article 11 de la Constitution, l'insertion dans une loi des dispositions afférentes du système national de licences de personnel de conduite d'avion s'impose.

Les sanctions en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes

Le projet de loi introduit toute une série de sanctions relatives à des comportements qui mettent en cause la sûreté et la sécurité aériennes. Ces dispositions ont été ajoutées afin de pallier aux lacunes et carences mises à jour par des audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en matière de sûreté et de sécurité aériennes en 2006 et en 2007.

Les sanctions sont notamment en relation avec les contrôles inhérents à la sûreté et la sécurité aériennes, les zones de sûreté à accès réglementé, des actes qui risquent de brouiller les moyens de communication réservés à l'usage aéronautique, les inspections-filtrages des passagers, de bagages et de véhicules ou le transport d'objets prohibés à bord d'un aéronef.

Le projet de loi prévoit aussi de renforcer les dispositions concernant les problèmes de sûreté et de sécurité liés à la consommation d'alcool ou de substances illicites. En effet, l'article 28 de la loi du 31 janvier 1948 prévoit les peines applicables à toute personne qui pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiants ou qui se met dans cet état pendant la navigation. Cet article ne traite cependant que le cas de figure du passager en état d'ivresse ou sous influence de stupéfiants et fait une impasse sur toutes les autres personnes qui sont employées dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ou qui y circulent en vertu d'un autre chef et qui sont en contact étroit avec les aéronefs et les engins et outils nécessaires à la navigation aérienne.

Les auteurs du projet de loi ont estimé que, si le problème de l'alcoolisme fait l'objet d'une réglementation en ce qui concerne la circulation sur les voies publiques, cette problématique devrait également trouver son application en ce qui concerne l'accès et la circulation à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport où les conséquences d'un incident ou accident risquent d'être autrement plus graves, tant sur le plan humain que sur le plan matériel.

Les nouvelles dispositions sont en partie calquées sur celles figurant dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il faut noter que les dispositions concernant la conduite sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants et le dépistage y relatif dans la loi précitée ont été modifiées à deux reprises depuis le dépôt du projet de loi sous rubrique, ce qui n'a pas facilité le maintien du parallélisme des formes visé par les auteurs du projet de loi.

Le respect des trajectoires d'approche et de décollage des aéronefs

L'article 24 de la loi du 31 janvier 1948 prévoit les peines applicables à tout commandant qui aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté au moment du vol à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements.

Il faut noter que l'espace aérien européen a été profondément réorganisé en 2001 afin que les mouvements aériens en nombre croissant puissent être écoulés de la meilleure façon. En tant que conséquence directe, plusieurs trajectoires de départ de l'aéroport de Luxembourg ont dû être légèrement déplacées pour pouvoir respecter les nouveaux points de connexion vers les voies aériennes. Ces couloirs sont étudiés par un groupe international dans le cadre des activités d'Eurocontrol qui laisse peu de marge de manœuvre aux autorités luxembourgeoises, obligées de suivre les choix retenus sur le plan international.

Les circuits à altitudes différentes pour l'aviation commerciale et l'aviation civile ont été tracés en essayant d'éviter au maximum le survol des zones d'habitation. Les aéronefs doivent suivre les couloirs aériens de départ pour relier les points de raccordement avec les zones de contrôle étrangères. Ces couloirs présentent des étendues latérales variables en fonction des balises de navigation utilisées. Pour les cheminements à vue, touchant essentiellement l'aviation sportive, les aéronefs doivent suivre des circuits précis qui ont été aménagés de manière à éviter le plus possible le survol des agglomérations. Ce même objectif a également été retenu pour les points d'attente qui permettent de maintenir les petits avions dans un espace défini afin de ne pas perturber le trafic aérien régulier prioritaire.

Toutes ces règles concernant les trajectoires à utiliser sont cependant vaines si leur manquement n'est pas sanctionné d'une façon adéquate.

Le projet de loi propose donc d'introduire une amende sanctionnant le non-respect des trajectoires qui seront fixées par règlement grand-ducal.

Cette mesure s'inscrit dans la stratégie nationale de prévention et de lutte contre le bruit et doit contribuer aux efforts pour réduire les nuisances sonores à la source.

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

Le règlement CE No 2320/2002 du Parlement Européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, est entré en vigueur le 19 janvier 2003. Son principal objectif est d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures et normes de base communes applicables en matière de sûreté aérienne. Pour réaliser cet objectif, chaque Etat membre doit adopter, dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur du règlement, un programme national de sûreté de l'aviation civile, destiné à garantir l'application des normes communes dans les différents domaines de l'aviation civile.

L'idée d'un programme national de sûreté de l'aviation civile n'est pas nouvelle. En effet, l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago prévoyait l'établissement d'un tel programme par les Etats signataires et le Document 30 de la Convention Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) émettait une recommandation semblable, de sorte que certains des 15 Etats membres disposaient déjà, avant l'entrée en vigueur du règlement CE No 2320/2002 précité, d'un programme national de sûreté, sous une forme ou une autre.

Le législateur luxembourgeois a reconnu l'importance d'un tel programme national dans la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée, à l'article 15, qui prévoit que „... la protection des opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite fera l'objet d'un programme national de sûreté qui sera défini par règlement grand-ducal ...“.

Des audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ont pourtant pointé du doigt de sérieuses lacunes et carences en matière de sûreté et de sécurité aériennes. Lors du remaniement du texte initial du projet de loi, les dispositions concernant la sûreté de l'aviation civile au Luxembourg ont été complétées pour garantir le respect des normes européennes en la matière et pour répondre en même temps aux critiques formulées par la Commission européenne et l'OACI.

III) Quant aux modifications de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

L'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 subit deux modifications mineures n'affectant pas le fond du texte. Le législateur luxembourgeois avait prévu, à l'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 portant sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, que les prescriptions relatives à l'ensemble des aspects de sûreté et de sécurité de l'enceinte et des installations seront fixées par un règlement grand-ducal délimitant en particulier les zones de sécurité et arrêtant les conditions d'accès à ces zones. Le projet de loi sous rubrique propose de reformuler le premier alinéa de cet article pour des raisons de cohérence avec les autres textes législatifs qui seront modifiés dans le cadre de la nouvelle loi. La modification au niveau de l'article 2 ne fait que redresser une erreur matérielle.

*

III. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Les chambres professionnelles se sont montrées plutôt favorables au projet de loi sous rubrique. A part la Chambre des Métiers, qui n'a pas formulé d'observation particulière, les autres chambres professionnelles demandées en leur avis ont pourtant soulevé des questions ponctuelles concernant l'une ou l'autre disposition du projet de loi. Etant donné que le texte du projet de loi a été remanié de façon substantielle, certaines de ces remarques ne sont plus pertinentes au vu du texte ci-dessous que la Commission des Transports propose à la Chambre des Députés en vue de son adoption.

Ainsi, plusieurs chambres professionnelles avaient du mal à accepter une disposition du texte initial qui autorisait la collecte, le traitement et l'utilisation des données relatives à la santé et des données judiciaires collectées lors de la procédure de vérification des antécédents des personnes requérant une autorisation d'accès à l'aéroport. L'ancienne Administration de l'aéroport aurait été autorisée à procéder à une vérification des antécédents des personnes requérant une autorisation d'accès à l'aéroport de Luxembourg dans le but de prévenir des actes d'intervention illicite dans le domaine de l'aviation civile. Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 2007 portant a) création de l'Administration de la navigation aérienne; b) modification de – la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat; – la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile; – la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare; c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport, les dispositions du projet de loi concernant l'Administration de l'Aéroport ont été supprimées.

Dans leurs avis respectifs du 8 mars 2004 et du 25 mars 2004, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics et la Chambre des Employés privés avaient demandé des dispositions plus restrictives concernant la consommation d'alcool ou de stupéfiants par le personnel naviguant ou d'autres professionnels occupant des postes à haute responsabilité en relation avec la sûreté et la sécurité aérienne.

Dans son avis complémentaire du 4 octobre 2007, la Chambre des Employés privés approuve la mise en place d'une répression plus sévère en vue de lutter contre la consommation d'alcool et de stupéfiants, comme elle salue l'instauration de contrôles inopinés.

Les chambre professionnelles sont partagées quant la dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues prévue au point 6° de l'article I du projet de loi, qui permet la publication en langue anglaise des règles internationales en matière aéronautique à incorporer en droit national. Tandis que la Chambre des Employés privés et la Chambre de Travail sont d'avis que tous les textes internationaux devraient être traduits en langue française pour que le citoyen ordinaire, ne maîtrisant éventuellement pas de manière suffisante la langue anglaise, puisse les comprendre, la Chambre de Commerce est „fortement favorable“ à cette disposition. Dans le domaine de l'aviation, la langue de travail est en effet l'anglais. La Chambre de Commerce fait remarquer que les règles internationales devant être intégrées dans la législation luxembourgeoise sont généralement rédigées en anglais. Elle estime que le fait de traduire systématiquement ces règles en français, comme le prévoit la loi sur le régime des langues, ralentirait non seulement la mise en œuvre de ces normes, mais risquerait également de susciter des problèmes d'interprétation.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET TRAVAUX EN COMMISSION

Dans son avis du 22 mars 2005, le Conseil d'Etat n'avait pas formulé d'observations générales. Il s'était simplement limité à demander que les modifications concernant l'organisation de l'aviation civile ou qualifiée d'Etat, ne se départent du but visé, celui de la sûreté et de la sécurité des passagers. Il s'était pourtant montré très critique vis-à-vis de certaines dispositions contenues dans le projet de loi initial. Suite à ces remarques et à l'élaboration de la loi du 21 décembre 2007 précitée, le texte du projet de loi sous rubrique a été fondamentalement remanié.

Dans son avis complémentaire du 3 mars 2009, le Conseil d'Etat a procédé à un examen détaillé des articles du projet de loi qu'il considère comme „un projet presque entièrement nouveau“. Le nouveau texte donne lieu à bon nombre d'observations critiques de la part du Conseil d'Etat. La Commission

des Transports fait droit à ces remarques en proposant une série d'amendements en date du 23 mars 2009. Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose encore plusieurs modifications de texte qui sont reprises par la Commission des Transports lors de sa réunion du 27 avril 2009.

Pour le détail concernant l'évolution des articles suite aux remarques du Conseil d'Etat et aux amendements gouvernementaux et parlementaires, il est renvoyé au commentaire des articles ci-dessous. Il est à noter que dans son commentaire des articles, la commission se base dès le départ sur le projet de loi remanié déposé à la Chambre des Députés le 16 août 2007. Cette version suit en ce qui concerne la structure les recommandations formulées par le Conseil d'Etat en son avis du 22 mars 2005 en supprimant toute subdivision du dispositif en chapitres et en regroupant les modifications opérées aux différents textes législatifs existants sous forme d'articles spécifiques numérotés en chiffres romains.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

L'intitulé initial a été modifié par le projet de loi remanié qui a transféré toutes les dispositions contenues dans la version initiale du projet de loi No 5273 inhérentes à l'Administration de l'aéroport dans le projet de loi No 5742 portant création de l'Administration de la navigation aérienne (intitulé abrégé) devenue la loi du 21 décembre 2007.

Le tiret 2) de l'intitulé initial „la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport,“ a donc été supprimé.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article I

L'article I regroupe toutes les modifications apportées à la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Point 1°

Ce point ajoute une définition de la notion d'aéronef d'Etat au deuxième alinéa de l'article 1er de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Dans son avis complémentaire du 3 mars 2009, le Conseil d'Etat note que cette disposition reste quasiment inchangée par rapport au texte original, seul le terme „mission“ étant mis au pluriel. Il prend acte du nouveau commentaire qui précise que „la nécessité d'une définition plus circonstanciée de la notion d'aéronef d'Etat (...) ne se pose plus en des termes aussi aigus que lors de l'adoption du projet de loi initial (...) L'hélicoptère affecté aux missions de la Police grand-ducale, qui était précisément visé par la rédaction initiale du présent projet de loi, appartient désormais à l'Etat luxembourgeois et non plus à une société d'aviation privée“.

Le Conseil d'Etat estime toutefois que ces explications ne répondent pas de manière adéquate à l'observation qu'il avait soulevée de manière générale dans son avis du 22 mars 2005 s'agissant de la qualification des avions appartenant à des sociétés d'aviation privées affrétés par l'Etat et affectés exclusivement à des missions d'intérêt public.

Point 2°

Le point 2° remplace le dernier alinéa de l'article 1er précité.

Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat marque son accord à la nouvelle rédaction de ce point sous réserve que la différenciation dans la réglementation n'aille pas à l'encontre de la sûreté et de la sécurité aériennes. Il tient à souligner que „le nouveau texte ne saurait d'ailleurs être interprété comme autorisant des dérogations à la loi par des règlements d'exécution. Il précise uniquement que la réglementation à édicter n'est pas nécessairement la même pour les aéronefs privés et pour les aéronefs d'Etat, et cela dans les seuls domaines de l'immatriculation, de l'équipement technique et de la circulation aérienne.“

Point 3° initial (supprimé)

Faisant suite à une demande afférente du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 3 mars 2009, la Commission des Transports a supprimé ce point 3°. Initialement le point 3° visait à insérer un nouvel article *1bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée. Ce nouvel article *1bis* entendait créer une base juridique générale au profit du Ministre ayant les Transports dans ses attributions pour instituer des commissions ou autres organes qu'il peut consulter dans le cadre de ses compétences.

Point 3° (ancien point 4°)

Le point 3° remplace le troisième alinéa de l'article 3 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée. Le nouveau libellé aligne les règles relatives aux autorisations d'atterrissage et du survol du territoire luxembourgeois par des aéronefs d'Etat étrangers, en premier lieu les aéronefs militaires, et concentre lesdites autorisations sous la compétence du Ministre ayant la défense dans ses attributions. Ainsi est-il mis fin à la situation actuelle incongrue où les autorisations de survol et celles d'atterrissage sont délivrées par deux Ministres différents.

La commission a repris la proposition rédactionnelle émise par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire. Celui-ci soulève en outre la question quant à un éventuel risque d'interférences de compétences ministérielles en citant, à titre d'exemple, le règlement grand-ducal modifié du 21 décembre 2006 portant transposition de la directive 2003/110/CE du Conseil du 25 novembre 2003 concernant l'assistance au transit dans le cadre de mesures d'éloignement par voie aérienne, qui réserve au Ministre ayant l'Immigration et l'Asile dans ses attributions de refuser le transit par voie aérienne.

Le risque évoqué n'est pas perçu par la commission étant donné que les dispositions visées, à savoir le survol ou le transit des aéronefs militaires étrangers et les mesures de refus de transit prises à l'encontre d'un étranger en situation irrégulière poursuivent des objectifs différents. Dans le cas d'espèce est visée uniquement l'autorisation d'atterrissage ou de survol inhérente aux aéronefs. Ladite autorisation ne se réfère nullement à d'éventuelles mesures prises dans le cadre des mesures d'éloignement par voie aérienne de personnes étrangères en situation irrégulière.

Point 4° (ancien point 5°)

Le point 4° remplace l'article 7 par trois paragraphes nouveaux.

Le Conseil d'Etat émet toute une série d'observations et interrogations pour conclure que le texte sous examen est à revoir. En ce qui concerne plus particulièrement le troisième paragraphe du libellé proposé, il émet une opposition formelle qui part du constat d'une contradiction de cette disposition „avec l'article *24bis* nouveau à ajouter à la loi modifiée du 31 janvier 1948, lequel, en son paragraphe 1er, a également trait à la fixation des trajectoires à utiliser pour l'approche et au décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg“. Il donne à considérer que soit „la fixation des trajectoires est une mesure d'exécution de la loi, et alors il n'est pas possible au législateur de déléguer cette exécution à un organe autre que le Grand-Duc (article 36 de la Constitution), ou bien la fixation des trajectoires a lieu en fonction des contraintes imposées au niveau de l'espace aérien européen. Dans ce dernier cas, les trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage à l'aéroport de Luxembourg doivent être déterminées en fonction des points de ralliement des espaces étrangers fixés par les autorités des pays avoisinants, comme le relève le commentaire de la disposition sous examen, et cette fixation ne constituerait donc pas une mesure d'exécution de la loi nationale.“

La commission parlementaire a réagi à l'opposition formelle citée en supprimant les dispositions relatives aux trajectoires d'approche et de décollage et en les transférant à l'article *24bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne pour améliorer la cohérence et la lisibilité du texte (voir commentaire à cet endroit).

La commission a également fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de réagencer l'article en question. Elle a ainsi subdivisé les dispositions afférentes en trois paragraphes, dont le premier reprend l'actuel article 7 constituant la base légale pour toutes les prescriptions réglementaires en matière de navigation aérienne. La référence aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires qui y figurait a été enlevée. Ce volet est désormais réglé exhaustivement aux paragraphes (2) et (3). Dans son deuxième avis complémentaire du 21 avril 2009, le Conseil d'Etat approuve ce nouvel agencement.

Face aux questions soulevées par le Conseil d'Etat en ce qui concerne le paragraphe (2), la commission a jugé opportun de fournir des explications plus approfondies. Ainsi, en ce qui concerne l'opportunité de l'insertion au niveau de la loi modifiée du 31 janvier 1948 de la répartition des rede-

vances entre l'Administration de la navigation aérienne et l'entité gestionnaire de l'aéroport au lieu de leur insertion au niveau des textes constitutifs de ces entités, il convient de noter qu'il s'agit d'une disposition horizontale qui se substitue au régime des taxes aéroportuaires qui était fixé antérieurement par règlement grand-ducal et que l'intention de maintenir un dispositif réglementaire unique dans l'intérêt des usagers de l'aéroport reste d'actualité.

En ce qui concerne la question soulevée par le Conseil d'Etat de la compatibilité de la nouvelle disposition avec l'article 2, alinéa 4, de la loi du 26 juillet 2002 qui dispose que le contrat entre l'Etat et lux-Airport règle notamment les conditions de rémunération de l'organisme par des tiers, il s'agit pour la nouvelle disposition d'un article habilitant l'entité gestionnaire de percevoir des redevances en respectant la consultation obligatoire antérieure du comité des usagers. Cette disposition est à cet égard complémentaire avec l'article 2, alinéa 4, de la loi du 26 juillet 2002 puisque le contrat entre l'Etat et lux-Airport précise les responsabilités incombant à l'entité gestionnaire justifiant l'affectation des recettes afférentes. A titre d'exemple, il est renvoyé à l'article 25-5 du contrat sur le développement, la mise en valeur et l'exploitation de l'aéroport en matière de gestion des aires de stationnement des aéronefs à l'aéroport et notamment son dernier alinéa qui vise le respect de la consultation obligatoire du comité des usagers avant la fixation de la redevance de stationnement due à lux-Airport.

En ce qui concerne la répartition des redevances entre l'Administration de la navigation aérienne et l'entité gestionnaire de l'aéroport, la commission a fait droit à la demande du Conseil d'Etat de préciser cette répartition au niveau de la présente loi en distinguant entre les redevances aéroportuaires et les redevances de services de navigation aérienne conformément à la politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et les redevances de services de navigation aérienne.

Il convient de noter que cette répartition figure aussi au „régime de redevances terminales et aéroportuaires“ publié sur le site web de l'Administration de la navigation aérienne dans la rubrique „redevances“.

La commission rappelle en outre que l'Administration de la navigation aérienne, constituée sous forme de service de l'Etat à gestion séparée depuis le 1er janvier 2008 et l'entité gestionnaire de l'aéroport, constituée sous forme de société anonyme, supportent les frais en relation avec l'exploitation aéroportuaire, voire la prestation des services de navigation aérienne, de sorte qu'il est normal que ces entités soient également les bénéficiaires des recettes afférentes.

En ce qui concerne la rédaction du paragraphe (3) nouveau, s'agissant des actes administratifs (autorisations, certificats, agréments) que la Direction de l'Aviation Civile est appelée à prendre dans le cadre de ses missions légales, le Conseil d'Etat relève que l'article sous examen, dans sa rédaction originelle, semble difficilement conciliable (au risque de faire double emploi) avec les dispositions de l'article 18, paragraphe (2) de la loi modifiée du 19 mai 1999.

L'amendement dudit paragraphe a eu pour visée d'opérer une scission claire entre les actes administratifs de la Direction de l'aviation civile (DAC) qui font l'objet de l'article sous rubrique et les frais d'inspection et de contrôle dont la fixation et l'imputation tombent sous le champ d'application des dispositions de l'article 18, paragraphe (2), susmentionné.

Ainsi faut-il distinguer entre le cadre de la supervision ou de la surveillance continue des activités aériennes, c'est-à-dire la supervision permanente et récurrente des compagnies, des organismes et des personnes exerçant des activités tombant dans le champ de compétence de la Direction de l'aviation civile et les actes d'agrément, de certification ou d'autorisation que la DAC est appelée à délivrer ou émettre dans le cadre de ses missions légales (p. ex: la délivrance d'une licence de transporteur aérien, d'un certificat de navigabilité ou d'immatriculation, l'émission et le renouvellement de licences de personnel de conduite d'aéronefs voire l'émission des licences de contrôleurs de la circulation aérienne).

Le premier cas de figure élucidé, la supervision à titre permanent peut être exercée directement par les agents de la Direction de l'aviation civile, soit ladite administration peut recourir à une entité ou un organisme spécialisé agissant pour son compte (telle la future Agence luxembourgeoise pour la sécurité aérienne) et dont les frais d'inspection et de contrôle incombent aux entités contrôlées suivant un barème à fixer et à arrêter par voie de règlement grand-ducal au titre de l'article 18, paragraphe (2), précité.

Le montant de ces taxes ou de ces redevances relatives à l'émission d'actes administratifs émis par la Direction de l'aviation civile ainsi que leurs modalités de perception devront continuer à être fixés par voie de règlement grand-ducal et nécessiteront le maintien d'une base légale habilitante.

Pour accentuer davantage la délimitation entre les actes administratifs et les frais d'inspection et de contrôle, la commission a jugé utile d'amender en conséquence la liste décrite au paragraphe (3) nouveau pour ne laisser subsister que les seules taxes et redevances à percevoir, le cas échéant par l'Etat et qui ne sont pas liées aux frais de contrôle et d'inspection.

Par la suite, pour enlever tout risque d'ambiguïté et de confusion, le paragraphe initial (f) relatif à la supervision des opérations aériennes a été supprimé puisque son libellé générique pourrait prêter à confusion avec les activités de supervision ou de surveillance tombant de ce chef sous les dispositions prévues par l'article 18, paragraphe (2), prémentionné.

A travers le nouvel agencement des paragraphes du présent article, il a été clarifié que le seuil maximal de 50.000 euros concernant le montant unitaire de la taxe, de la redevance ou droit à percevoir ne s'applique qu'au seul paragraphe (3).

Dans son deuxième avis complémentaire du 21 avril 2009, le Conseil d'Etat marque son accord aux modifications apportées au texte actuel de la première phrase de l'article 7, qui figurera dorénavant en tant que paragraphe (1) au nouvel article 7. Il concède que les amendements aux paragraphes (2) et (3) nouveaux permettent de mieux cerner les redevances susceptibles d'être perçues par les uns et par les autres. Il critique toutefois la terminologie employée en matière de redevances et propose de libeller les passages en question comme suit: „... toute autre redevance au titre de (alternative: en relation avec) l'exploitation aéroportuaire“ et „... toute autre redevance au titre de (alternative: en relation avec des) prestations de services de navigation aérienne“.

La commission a fait siennes ces propositions de texte en optant toutefois pour l'alternative terminologique „en relation avec“, proposée par le Conseil d'Etat.

Point 5° (ancien point 6°)

Le point 5° insère un nouvel article 7bis.

Au paragraphe (2) de l'article 7bis, le Conseil d'Etat soulève une incohérence entre le texte du projet de loi et celui du règlement grand-ducal du 6 février 2004, non seulement à propos de la terminologie empruntée [„agrément“ au lieu d'„approbation“] mais également à propos de la compétence [Ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions ou directeur de l'aviation civile].

En pratique il y a lieu de considérer que les dossiers relatifs au personnel de conduite d'aéronefs voire ceux inhérents à l'agrément des écoles de pilotage constituent des dossiers exclusivement ou excessivement techniques qui sont instruits du début à la fin par la Direction de l'aviation civile. Il est tout à fait logique que le responsable hiérarchique de cette administration publique dispose de l'autorité légale de signer ces licences et ces agréments en son nom. Cet exercice de compétences s'inscrit dans une tendance plus globale et cohérente déjà opérée par une série de textes dans le domaine de l'aviation comme p.ex. dans le cadre de l'émission des certificats de transporteurs aériens (attestant la capacité des transporteurs aériens à effectuer des opérations aériennes sûres) ou par les agréments des agents habilités.

Par ailleurs il y a lieu de préciser qu'il était toujours dans l'esprit des auteurs du texte de procéder sans tarder à un amendement des articles 12 et 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 pour aligner le libellé desdits articles sur celui opéré par la modification légale sous rubrique.

A cet égard, il a été opté pour une application uniforme du terme „agrément“ respectivement „d'organisme de formation agréé“ pour les deux textes dont question.

Au paragraphe (3) de ce même article, il a été consenti à la suppression des termes „et au retrait et au refus des licences et des autorisations“ tel que le propose le Conseil d'Etat.

Au paragraphe (4), lettre g), de l'article sous examen, la commission a également accepté la recommandation rédactionnelle du Conseil d'Etat consistant à remplacer le mot initialement employé de „preuves“ par celui d'„indices“.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que les modifications entreprises tiennent compte de ses observations formulées dans son avis complémentaire du 3 mars 2009.

Ancien point 7° (supprimé)

L'ancien point 7° de l'article I prévoyait l'insertion d'un nouvel article 7ter dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est supprimé.

Ce faisant, les dispositions relatives à l'octroi des licences des contrôleurs de la circulation aérienne sont retirées du présent projet de loi.

Conformément aux critères du *mieux légiférer* et afin de garantir une meilleure lisibilité des dispositions citées ci-avant, un article au libellé identique a été inséré dans l'avant-projet portant transposition de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne a été élaboré et sera finalisé sous peu afin d'être introduit dans la procédure législative.

Point 6° (ancien point 8°)

Le point 6° insère un nouvel article 11*bis*.

Ce point reprend un amendement gouvernemental du 9 février 2004 (*doc. parl. No 5273¹*) qui prévoit une dérogation au régime des langues en ce qui concerne la transposition en droit national de règles techniques en matière aéronautique.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Point 7° (ancien point 9°)

Le point 7° insère un nouvel article 13*bis*.

La commission parlementaire a fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat demandant, d'un côté, une précision des peines encourues en cas d'obstacle fait à l'exercice des agents de la Direction de l'aviation civile de leurs pouvoirs de contrôle (une amende de 25 à 250 euros, caractéristique de la contravention conformément à l'article 25 du code pénal est prévue) permettant ainsi de déterminer la nature de l'infraction et de connaître la juridiction compétente et, d'un autre côté, l'abandon de l'extension de la responsabilité pénale des personnes morales par le biais de ce projet de loi, vu qu'il n'est pas l'objectif du présent projet de loi d'étendre le champ d'application matériel du projet de loi No 5718 y relatif.

La commission a en outre supprimé l'alinéa 2 du libellé initial de ce nouvel article. En effet, la disposition quant à la récidive aurait fait double emploi avec l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne qui prévoit d'ores et déjà qu'en cas de récidive par la personne „condamnée pour une infraction prévue par la présente loi ou par les arrêtés pris pour son exécution ... pourra être condamnée à une peine double du maximum prévu pour cette infraction“.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire.

Ancien point 10° (supprimé)

L'ancien point 10° de l'article I prévoyait l'insertion d'un nouvel article 13*ter* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

La commission a fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en abandonnant purement et simplement cet article en raison du fait que la matière visée n'est pas compatible avec une incrimination pénale générique. Il est renvoyé pour le reste à l'article 14*bis* (cf. *commentaire à l'article I, point 12*) qui prévoit des sanctions contraventionnelles pour des comportements clairement circonscrits en matière de sûreté aérienne.

Point 8° (ancien point 11°)

Le point 8° insère un nouvel article 13*ter*.

Au premier alinéa, la commission a fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en limitant l'incrimination dans le texte au brouillage et à la perturbation délibérée des moyens de communication réservés à l'usage aéronautique enlevant ainsi toute ambiguïté du texte, dont la volonté unique est d'assurer une sécurité aérienne optimale.

La nature de l'infraction (délit) est aussi précisée en suivant la proposition du Conseil d'Etat tout en prévoyant comme maximum de l'amende 12.500 euros au lieu des 25.000 euros suggérés, à l'instar de ce qui avait été proposé initialement et en alignement avec l'amende prévue à l'article 14*bis*.

La commission a supprimé le dernier alinéa en matière de récidive en ce qu'il n'a apporté aucune plus-value par rapport à l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire.

Point 9° (ancien point 12°)

Le point 9° insère un nouvel article 14bis.

En ce qui concerne le nouvel article 14bis, la commission a fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat concernant le paragraphe (1) en précisant la nature de l'infraction par la fixation d'une peine d'emprisonnement afférente. Dans le même esprit des recommandations antérieures du Conseil d'Etat, elle a ramené le montant de l'amende minimale prévue pour les contraventions visées aux paragraphes (2) et (3) de 100 à 25 euros.

En ce qui concerne la conformité de la liste des articles prohibés par rapport à l'article 14 de la Constitution établissant le principe de la légalité des peines, la commission signale que par l'arrêt du 10 mars 2009 (arrêt Heinrich C-345/06) la Cour de justice des Communautés européennes a décidé que le règlement No 68/2004 de la Commission fixant la liste communautaire des articles prohibés „n'a pas de force obligatoire pour autant qu'elle vise à imposer des obligations aux particuliers (passagers ou membres d'équipage)“ en raison de son caractère non publié. Cependant, il s'avère que, en anticipation de cette jurisprudence confortant l'avis du Conseil d'Etat, le règlement CE/622/2003 a d'ores et déjà été remplacé par le règlement CE/820/2008 du 8 août 2008. Or, ce règlement CE/820/2008, non classé, reprend dans son annexe la liste des objets prohibés rendant partant obsolète la réserve émise par le Conseil d'Etat.

Suite aux observations du Conseil d'Etat, l'alinéa final du paragraphe (1) a été supprimé en ce qu'il ferait double emploi avec les incriminations figurant en matière d'homicide volontaire ou involontaire au Code pénal.

En ce qui concerne le paragraphe (2), concernant la problématique des agents habilités, il convient d'insister sur le fait que le rôle des agents habilités est de garantir que le fret est soumis en amont aux mêmes contrôles de sûreté que les bagages des passagers pour empêcher la montée à bord d'articles prohibés. Il découle ainsi clairement du point 6.3 de l'annexe au règlement (CE) No 2320/2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne que „le fret, les messageries et les colis exprès ne sont transportés par air qu'à la condition que les contrôles de sûreté suivants soient appliqués...“. Sur ce dispositif se greffe un régime d'agrément d'agents habilités et d'expéditeurs connus réglementé par le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005.

La commission a donc précisé les faits incriminés qui sont les „contrôles de sûreté autorisés par le droit communautaire“. Par ailleurs, les termes „par infraction constatée“ sont enlevés.

Pour ce qui est du non-respect des conditions d'agrément de l'agent habilité ou de l'expéditeur connu, les sanctions administratives prévues dans le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 (retrait du statut d'agent habilité) sont suffisantes.

Pour les deux premiers paragraphes, la commission a supprimé les alinéas relatifs à la récidive en ce qu'ils n'apportent pas de plus-value par rapport à l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

En ce qui concerne le paragraphe (3), la commission a fait droit aux observations du Conseil d'Etat en supprimant la responsabilité pénale des personnes morales et en simplifiant la phrase introductive.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque

- en ce qui concerne le nouveau paragraphe (1) de l'article 14bis, que les auteurs des amendements renvoient à la liste des articles prohibés figurant au point 4 de l'annexe du règlement (CE) No 820/2008 de la Commission du 8 août 2008 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne. Il note que ce règlement communautaire prévoit des possibilités de dérogation ou d'exemption et donne dès lors à considérer s'il ne vaudrait pas mieux inclure dans le libellé de l'alinéa 1er de l'article sous examen les articles qu'il y a en principe lieu de considérer comme articles prohibés par le droit communautaire, la Direction de l'Aviation civile, en tant qu'autorité nationale compétente pour l'application du règlement modifié (CE) No 2320/2002 devant par ailleurs veiller à une information correcte du public concerné:

„Sera punie ... toute personne transportant à bord d'un aéronef des revolvers, armes à feu et armes, des armes blanches et objets coupants, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides, prohibés par le droit communautaire“.

- en ce qui concerne le nouveau paragraphe (2) de l'article 14bis, le Conseil d'Etat se demande s'il ne vaudrait pas mieux écrire „... les contrôles de sûreté prévus par le droit communautaire“, le

point 6.3 de l'annexe du règlement (CE) No 2320/2002, cité par la commission parlementaire, disposant que le fret, les messageries et les colis exprès ne sont transportés par air qu'à la condition que les contrôles énumérés par la suite soient appliqués. Il ne s'agit donc pas de contrôles simplement autorisés par le droit communautaire, mais de contrôles imposés par le droit communautaire, même s'il y a possibilité de choix quant aux mesures de contrôle à appliquer.

La commission a repris le libellé proposé à insérer à l'endroit du paragraphe (1) de l'article 14*bis*. Elle a également adopté la proposition du Conseil d'Etat en ce qui concerne le remplacement du terme „autorisés“ par celui de „prévus“ à l'endroit du paragraphe (2).

Point 10° (ancien point 13°)

Le point 10° insère un nouvel article 14*ter*.

En ce qui concerne le paragraphe (1), au-delà de la reprise des modifications suggérées par le Conseil d'Etat en matière de taux minima et maxima de l'amende (25-250 euros) et de la suppression des alinéas 6, 7 et 8, la commission a amendé l'alinéa 5 en faisant référence de manière générique au „nombre de personnes autorisées dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport“ et ce en anticipant une modification du seuil actuel de cinq personnes prévu dans le règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg.

En ce qui concerne les paragraphes (2) et (3), les propositions du Conseil d'Etat ont été intégralement reprises, notamment en matière de taux minima et maxima de l'amende encourue.

Le paragraphe (4) relatif à la récidive a été supprimé en ce qu'il n'apporte pas de plus-value par rapport à l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire.

Point 11° (ancien point 14°)

Le point 11° insère un nouvel article 24*bis* traitant de la fixation des trajectoires employées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg.

La commission parlementaire a fait siennes les propositions émises par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 3 mars 2009. Elle a ainsi repris sa formulation des anciens paragraphes 2 et 3 de cet article et supprimé l'ancien paragraphe 4. Il est donc recouru à un règlement grand-ducal comme instrument constitutionnel approprié pour l'établissement des trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg. Aussi l'infraction pénale préconisée (contravention) a été précisée conformément à la proposition de texte du Conseil d'Etat.

Concernant l'établissement de ces trajectoires, la Commission des Transports donne à considérer que s'il est vrai que les points de ralliement avec les espaces aériens étrangers tout comme le futur cadre dessiné par la législation communautaire „Ciel unique européen“ à travers la réorganisation de l'espace aérien en blocs fonctionnels d'espace aérien (FAB) ait certes des incidences sur l'établissement des trajectoires au Grand-Duché de Luxembourg, la fixation formelle des trajectoires d'approche et de décollage pour l'aéroport de Luxembourg demeurera néanmoins une compétence nationale. L'établissement des trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg, surtout en ce qui concerne l'acheminement du trafic VFR (opérant suivant les règles de vol à vue et constitué en très grande partie par l'aviation légère et sportive), ne découlera certainement pas du cadre contraignant international incorporé par le „Ciel unique européen“.

Point 12° (ancien point 15°)

Le point 12° insère un nouvel article 24*ter*.

La Commission des Transports a fait siennes les modifications purement rédactionnelles du Conseil d'Etat, à savoir de remplacer au paragraphe (7) la référence au paragraphe (8) par une référence au paragraphe (5) ainsi que de supprimer au paragraphe (8) *in fine* la référence au paragraphe (2).

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord au nouveau texte de l'article 24*ter*, sous réserve de deux observations:

La première observation concerne la consignation. Tout comme pour le projet de loi No 5710, se pose en l'occurrence la question de l'opportunité du maintien de la consignation, alors qu'en cas de refus de verser la consignation, les agents ne disposent d'aucune mainmise sur le contrevenant. Le

Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à son avis complémentaire du 31 mars 2009 relatif audit projet de loi No 5710. Il propose en conséquence de faire abstraction du paragraphe (8) de l'article 24ter. Se pose de toute façon la question de la conformité au droit communautaire de la disposition figurant sous (8), en ce que le texte n'exclut pas les ressortissants communautaires de son champ d'application. Dans le cadre du projet de loi No 5710, le Conseil d'Etat a formulé une opposition formelle à l'encontre d'un texte de la même teneur que celui sous examen. Il doit en conséquence en être de même à propos de la présente disposition.

La deuxième observation est plus fondamentale, et elle anticipe les considérations que le Conseil d'Etat développera à l'endroit de l'article I, points 15° et 16°. L'Administration des douanes et accises ne disposant pas d'une compétence générale de police, le Conseil d'Etat propose de réserver à la seule Police grand-ducale le pouvoir de décerner des avertissements taxés. Au texte du paragraphe (1) il y aurait en conséquence lieu de supprimer le bout de phrase „et par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises“.

La Commission des Transports fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en supprimant, par analogie à sa décision dans le cadre du projet de loi No 5710, la disposition incriminée. Elle a en outre tenu compte des considérations de la Haute Corporation en ce qui concerne les compétences de police et a supprimé le bout de phrase permettant à des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises de décerner des avertissements taxés, en conséquence logique elle a de plus supprimé au paragraphe (2) les termes „, , dans le bureau des douanes et accises“.

Point 13° (ancien point 16°)

Le point 13° insère un article 28bis.

La commission tient à rappeler le double objectif recherché par les auteurs lors de la rédaction de cet article. D'un côté, il s'agit d'établir un cadre permettant la répression du personnel navigant dirigeant un aéronef sous emprise d'alcool ou de stupéfiants. Il s'agit, en matière d'alcool, d'une obligation découlant du règlement (CE) No 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (EU-OPS) prévoyant une limite maximale de taux d'alcoolémie autorisé de 0,2 pour mille au commencement d'une période de service de vol (*OPS I.085 e*) qu'il s'agit d'ancrer dans le droit luxembourgeois.

D'un autre côté, il s'agit de prévenir un danger au sol pour les aéronefs et leurs passagers par le comportement de personnel aéroportuaire sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants dont l'action peut avoir un impact direct sur la sécurité des opérations aériennes.

Finalement, ledit texte n'a pas pour objectif de viser les passagers, qui restent libres de consommer de l'alcool, notamment avant l'embarquement ou à bord de l'aéronef. A cet égard, des procédures en matière de passagers indisciplinés sont en place et proportionnelles à l'objectif recherché.

Sur base de ces considérations, la Commission des Transports a entendu maintenir inchangé le dispositif en ce qu'elle estime qu'il est proportionnel par rapport à l'objectif recherché d'augmentation de la sécurité aérienne. Le dispositif est aussi jugé efficace en ce qu'il permet à la fois des contrôles en cas d'indices graves (volet répressif) tout comme des contrôles inopinés (volet préventif), proposition qui avait par ailleurs été faite par le Conseil d'Etat dans son avis du 22 mars 2005 dans un souci d'efficacité.

Un système d'interdiction d'accès aux zones de sûreté et aux zones critiques de l'aéroport sans fixation de seuil d'alcoolémie est jugé disproportionné et irréalisable vu le nombre et la variété des personnes visées, sans par ailleurs apporter nécessairement de plus-value à l'objectif recherché. A cet égard, il convient de rappeler que l'interdiction d'accès entraîne en pratique souvent pour l'intéressé une impossibilité d'exercer son travail.

Un amendement s'est toutefois imposé afin d'adapter ledit texte aux amendements intervenus au projet de loi No 5906 [paragraphe (3) et (4)], suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 3 mars 2009, tout en tenant compte de la particularité du contexte aéroportuaire par rapport à la route et de la nécessité de disposer d'un texte clair et précis avec l'incrimination du seul dépassement du taux d'alcool (où il est fait distinction entre membres du personnel navigant et les autres) ou du taux de substances visées au paragraphe 4. Dans ce sens, le paragraphe (1) a également été précisé afin de déterminer sans ambiguïté les personnes visées et les comportements incriminés enlevant le renvoi

existant en matière de circulation routière aux personnes atteintes d'autres „infirmités“ ou „troubles“.

Sinon, il est fait droit aux propositions de modifications rédactionnelles du Conseil d'Etat concernant les paragraphes (1) et (2) ainsi que les suppressions des alinéas 3, 4 et 6 du paragraphe (2), rendant le texte plus lisible et intelligible.

Vu l'observation du Conseil d'Etat d'inadéquation des sanctions prévues en cas de refus de la personne de se prêter à un des examens prévus, le paragraphe (5) prévoit désormais l'application dans ces cas des mêmes sanctions qu'en cas de dépassement effectif du taux d'alcoolémie autorisé ou du taux sérique des substances visées au paragraphe (4), impliquant que les membres du personnel navigant n'auraient pas intérêt à se soustraire aux mesures de dépistage, même s'ils s'attendaient à un résultat positif.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat concède qu'il ne s'était pas opposé, dans son premier avis, à l'introduction d'un système de détection de l'alcoolémie ou de l'influence de stupéfiants prenant comme modèle les dispositions afférentes de la loi modifiée du 14 février 1955, et qu'il avait même proposé de compléter le dispositif par des contrôles préventifs à l'initiative du Procureur d'Etat. Le premier avis complémentaire du 3 mars 2009 fait état des réflexions plus amples du Conseil d'Etat sur cette question, compte tenu également du fait que depuis l'avis du Conseil d'Etat du 22 mars 2005, la législation en matière de circulation routière a connu des développements considérables (voir la loi du 18 septembre 2007 ayant modifié la loi modifiée du 14 février 1955). De plus, et au regard du projet de loi No 5906, le dépistage de stupéfiants ne semble pas être aussi évident que ne le laissait entendre la loi du 18 septembre 2007. Aussi le Conseil d'Etat reste-t-il réservé quant à la question de savoir si la voie pour laquelle les auteurs des amendements ont opté est vraiment la meilleure voie à suivre. Pour ce qui est du texte amendé, le Conseil d'Etat recommande de

- biffer au paragraphe (1) le bout de phrase „ , hors les cas où le minimum de la peine d'emprisonnement ou le maximum de la peine d'amende prévues aux paragraphes (2) et (4) du présent article sont plus élevés,“. Tout d'abord, le renvoi au paragraphe (4) ne fait pas de sens, dans la mesure où ce paragraphe ne prévoit pas de sanctions aggravées. Ensuite les dispositions pertinentes du paragraphe (2) sont introduites par les termes „Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er du présent paragraphe ...“, excluant ainsi de manière expresse les sanctions généralement encourues;
- redresser, à l'alinéa 2 du paragraphe (2), le libellé de la phrase qui devra se lire „... ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé (au lieu de: lorsqu'il a consommé) des boissons alcooliques ...“;
- porter, à l'alinéa 3 du paragraphe (2), le minimum de la peine d'emprisonnement à 2 ans. En effet, la durée minimum de la peine ne peut pas être égale à celle du maximum;
- écrire, au paragraphe (5), alinéa 2, „... des substances visées à l'alinéa 1er (au lieu de: l'article 1er) du paragraphe (4)...“, et de redresser le renvoi, les tests standardisés étant prévus, non par l'alinéa 1er, mais par l'alinéa 3 du paragraphe (4);
- écrire „instantanément“ au lieu de „instant“ au paragraphe (6) et prévoir qu' „Il en est de même lorsque la personne visée refuse de se soumettre aux tests prévus“.

La Commission des Transports a fait siennes les propositions citées.

Point 14° (ancien point 17°)

Le point 14° remplace l'article 39 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Au vu des considérations du Conseil d'Etat, la Commission des Transports a consacré trois nouveaux articles dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne: les articles 39, 39bis et 39ter aux pouvoirs des différents agents intervenant dans l'enceinte aéroportuaire.

Le libellé modifié de l'article 39 entend opérer une modernisation des dispositions existantes inhérentes aux entités qui peuvent procéder ou faire procéder aux inspections-filtrages (terminologie découlant des définitions contenues dans l'annexe au règlement (CE) No 2320/2003, point 23, qui entend par ce biais „l'application de moyens techniques ou autres visant à identifier et/ou détecter des articles prohibés“). Il est ainsi préférable de remplacer l'ancien terme de „fouille“ par celle d'inspection-filtrage.

Les alinéas 1er et 2 précisent les domaines d'intervention privilégiés des officiers de police judiciaire de la police grand-ducale respectivement des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises

qui correspondent à leurs missions légales primaires et qui répondent à la répartition des tâches arrêtée dans le programme national de sûreté de l'aviation civile.

L'article dont question fait désormais abstraction des agents de la Direction de l'aviation civile voire du service aéronautique du Ministère des Transports.

Le troisième alinéa confère aux agents visés aux deux premiers alinéas le pouvoir d'interdire l'accès aux zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg aux personnes qui entendent se soustraire aux inspections-filtrage.

Les zones à accès réglementé incorporent suivant le droit communautaire les parties critiques d'un aéroport ainsi que les aéronefs y stationnés.

Le Conseil d'Etat note que ce nouveau point 14° ne donne pas lieu à observation.

Point 15° (ancien point 17°)

Le point 15° ajoute un article 39bis.

Le Conseil d'Etat a relevé à maintes reprises et à juste titre son opposition formelle à octroyer des pouvoirs de police judiciaire aux „agents de la Direction de l'aviation civile“ sans autre délimitations, conditions ou précisions quelconques.

La commission parlementaire a donc amendé le libellé de l'article sous rubrique en s'appuyant sur le fait que le Conseil d'Etat laisse entrevoir que l'octroi de pouvoirs de police judiciaire serait concevable pour les fonctionnaires de la Direction de l'aviation civile sous réserve de respecter certaines conditions et formalités essentielles. Ainsi il renvoie à son avis du 23 septembre 2008 relatif au projet de loi No 5819 a) concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation de substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/655/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE, b) modifiant la loi modifiée du 15 juin 1994, – relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses, – modifiant la loi du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses, c) modifiant la loi du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses, d) abrogeant la loi modifiée du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses. Par ailleurs l'avis du 23 septembre 2008 ainsi que l'avis complémentaire du 19 décembre 2008 opèrent à leur tour un renvoi au projet de loi No 5695 relative à l'eau et à la loi du 26 novembre 2008 concernant la gestion des déchets de l'industrie extractive aux fins d'asseoir des critères concordants en matière d'instauration de pouvoirs de police judiciaire.

La Commission des Transports a entendu maintenir les compétences de police judiciaire antérieurement concédées aux „agents de surveillance du service aéronautique“ au bénéfice d'un nombre déterminé de fonctionnaires de la Direction de l'aviation civile, étant donné que le cadre légal et réglementaire de l'aviation civile constitue un domaine qui se distingue par son haut degré de technicité et de spécialité.

Ainsi, en amendant cet article la commission parlementaire a suivi les pistes d'orientation fournies par le Conseil d'Etat dissipant autant que possible ses inquiétudes. Ainsi l'article 39bis détermine les agents „éligibles“ de la Direction de l'aviation civile pour l'octroi de pouvoirs de police judiciaire et restreint cette faculté aux seuls fonctionnaires de la carrière supérieure de ladite administration publique.

Par ailleurs ces fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire devront justifier d'une qualification professionnelle appropriée à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. L'article 39bis prévoit le principe de l'instauration d'une telle formation en reléguant les modalités d'organisation de cette formation à un règlement grand-ducal.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat donne à considérer qu'il n'est pas possible de se référer aux „officiers de police judiciaire“ de l'Administration des douanes et accises. Il ajoute que le texte pose de toute façon un sérieux problème d'articulation des compétences des différents intervenants: en règle générale, le pouvoir de constater les infractions aux lois et règlements appartient à la Police. Le législateur peut charger d'autres fonctionnaires de pouvoirs de police judi-

ciaire, y compris le pouvoir de constater des infractions. Le Conseil d'Etat part de l'idée qu'il n'est pas dans les intentions des auteurs (ni du projet de loi originaire, ni des amendements) de voir conférer des pouvoirs de police générale à l'Administration des douanes et accises. Cette Administration exerce à l'aéroport ses compétences douanières, mais non pas des compétences de police générale. Autrement, il y aurait un risque d'incohérence notamment avec l'article III, point 1° du projet de loi amendé.

Le Conseil d'Etat propose dès lors d'écrire: „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“. Si la Chambre des Députés estimait néanmoins nécessaire de réserver à l'Administration des douanes et accises des pouvoirs de police judiciaire, accessoirement à ses compétences douanières, le texte du paragraphe (1) pourrait être complété par un deuxième alinéa disposant que „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.“

La Commission des Transports, jugeant nécessaire dans ce contexte précis de réserver à l'Administration des douanes et accises des pouvoirs de police judiciaire, a repris les deux libellés proposés en alternative par le Conseil d'Etat. Elle a en outre ajouté le terme „leur“ demandé par la Haute Corporation à l'endroit du dernier alinéa du paragraphe (3) du nouvel article 39bis.

Point 16° (ancien point 17°)

Le point 16° ajoute un article 39ter.

Les dispositions sous examen ont trait aux prérogatives des agents identifiés à l'article 39bis ci-avant en vue de procéder aux contrôles requis dans les installations, locaux, dépendances et moyens de transport pour veiller au respect des exigences relatives à la sûreté et à la sécurité aériennes prises en vertu de la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le libellé de l'article suit étroitement la proposition de texte rédigée par le Conseil d'Etat dans son avis No 47.888 du 23 septembre 2008 relatif au cadre légal REACH (article 4).

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque qu'il y a lieu de ne viser au paragraphe 1er de l'article 39ter que les fonctionnaires visés à „l'article 39bis, paragraphe (1), alinéa 1er“, (dans l'hypothèse où la Chambre des députés décide de maintenir certains pouvoirs de police à l'Administration des douanes et accises), les pouvoirs de contrôle de l'Administration des douanes et accises étant réglés par la loi générale des douanes.

Il préconise en outre de reformuler comme suit le point b) du paragraphe (3) de l'article 39ter nouveau, alors que dans la teneur proposée, le texte est inintelligible: „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 ...“ (suit le reste du texte proposé).

La commission a fait siennes les deux propositions de texte du Conseil d'Etat.

Point 17° (ancien point 18°)

Le point 17° ajoute un article 39quater à la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Le libellé revu de l'article 39quater entend dissiper les préoccupations exprimées par la Haute Corporation concernant l'absence de conditions d'agrément et de qualification des agents de sûreté accomplissant des missions de sûreté comme une délimitation précise des „missions de sûreté“.

Le paragraphe (1) précise que l'octroi d'un agrément des agents de sûreté en question relève de la compétence de la Direction de l'aviation civile. Ceci est en ligne avec les tâches et les missions qui reviennent, en vertu du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ), à la Direction de l'aviation civile en sa qualité d'autorité compétente chargée de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) – cf. commentaire de l'article II, point 2°.

Le deuxième alinéa de l'article sous rubrique précise les „missions de sûreté“ qui découlent de l'annexe au règlement (CE) No 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Le troisième alinéa précise que l'agent de sûreté par l'entremise de son agrément ne sera habilité qu'à exécuter des missions de sûreté pour lesquelles il dispose des qualifications requises.

Le paragraphe (2) relègue à un règlement grand-ducal les conditions de qualification et de formation desdits agents de sûreté.

Les paragraphes (3) et (4) viennent préciser davantage les pouvoirs des agents de sûreté dûment qualifiés qui agissent pour compte de l'entité gestionnaire de l'aéroport et sous la supervision et la responsabilité de la Police grand-ducale dans le cadre des missions d'inspection-filtrage et de contrôle d'accès. Ces dispositions viennent compléter celles prévues à l'article 39 de la présente loi.

Dans son commentaire des amendements parlementaires apportés au libellé de cet article, le Conseil d'Etat admet que les critères de qualification et de formation initiale et récurrente des agents de sûreté ne se rapportent pas à une profession proprement dite, mais à l'exécution de missions de sûreté par certains membres du personnel de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou des opérateurs aériens. Il peut donc se déclarer d'accord à voir préciser ces critères par voie de règlement grand-ducal. Il recommande toutefois de remplacer l'adjectif „(de manière) concise“ par „précise“ au troisième alinéa du paragraphe (1) de l'article 39quater. La commission parlementaire a remplacé ce terme.

Point 18° (ancien point 20°)

Le point 18° insère un nouvel article 42 dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Point 19° (ancien point 21°)

Le point 19° insère un nouvel article 43.

La Commission des Transports suit le raisonnement et la recommandation exposés par le Conseil d'Etat de faire appliquer au lieu de sanctions pénales des sanctions administratives en cas de violation des dispositions du règlement 1107/2006/CE 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.

Les paragraphes (4) et (5) précisent les garanties de la personne visée avant qu'une amende administrative ne puisse être infligée.

Le paragraphe (1) demeure inchangé.

Aux paragraphes suivants, les suggestions rédactionnelles du Conseil d'Etat sont intégralement reprises.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque qu'au paragraphe (3) du nouvel article 43 il y a lieu d'écrire: „ou à celui de leur équipement de mobilité ...“, ainsi que tel est le cas dans le document parlementaire *No 5273*¹³ entre-temps publié. La commission a procédé à ce redressement.

Article II

L'article II comporte toutes les modifications opérées à 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.

Point 1°

Le point 1° remplace le paragraphe (2) de l'article 7 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Point 2°

Le point 2° remplace l'article 15.

En ce qui concerne le premier paragraphe, le Conseil d'Etat soulève à juste titre qu'il n'appartient pas à un organe consultatif (tel le comité national de sûreté de l'aviation civile – CONATSAC) d'arrêter formellement le PNS (programme national de sûreté de l'aviation civile), ni par ailleurs le programme national de contrôle qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ). L'amendement précise dans un nouveau paragraphe (3) que l'arrêt définitif desdits plans incombe au Ministre des Transports.

Il est aussi fait droit à l'observation du Conseil d'Etat qui manifeste sa réticence à attribuer au CONATSAC et l'élaboration du PNS et celle du PNCQ, le programme national pour assurer le contrôle

et l'efficacité du PNS étant donné que la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente au vu de la législation européenne en matière de sûreté aérienne. Le texte proposé par le Conseil d'Etat pour le paragraphe (2) est repris, tout comme la suppression du paragraphe (4).

Concernant le paragraphe (5), la proposition de précision du Conseil d'Etat est reprise.

Les auteurs ont suivi la piste de réflexion indiquée par le Conseil d'Etat privilégiant l'introduction de sanctions administratives au vu du fait qu'il résulte de l'article 3 du règlement (CE) No 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile qu'il convient de conférer à l'autorité compétente les pouvoirs d'exécution nécessaires.

En conséquent l'ancien paragraphe (6) est supprimé, l'article en question doté de quatre paragraphes nouveaux (paragraphes 7 *nouveau* à 10) indiquant les mesures que peut prendre le directeur de l'aviation civile en cas de constatation d'une non-conformité grave, et les éventuelles sanctions administratives que le Ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger aux acteurs ou aux entités, obligées à soumettre pour approbation un plan de sûreté, en cas de non-cessation de ce manquement grave endéans un délai raisonnable imparti.

Les dispositions afférentes s'inspirent du régime de sanction administrative proposé par le Conseil d'Etat pour les violations des dispositions inhérentes aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (cf. commentaire de l'article I, point 21°).

Le nouveau texte ne suscite pas de plus amples observations du Conseil d'Etat.

Point 3°

Le point 3° remplace l'intitulé et le premier paragraphe de l'article 16 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Point 4°

Le point 4° ajoute un dixième et un onzième tirets au paragraphe 3 de l'article 17.

Quant à l'opposition formelle exprimée à l'encontre du point 4° de l'article II, la Commission des Transports suit la position du Conseil d'Etat en ce qu'il ne peut être question de doter la Direction de l'aviation civile d'une compétence „généralisée“ en matière de prévention, de recherche et de constatation d'infractions.

Elle tient cependant à garantir que la Direction de l'aviation civile puisse remplir ses missions organiques de prévention, de recherche et de constatation de non-conformités relatives à la sécurité et la sûreté aériennes, missions qui constituent la raison d'être de cette administration au sens des organisations internationales, corroborée par des rapports d'audit de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la Commission européenne qui insistent sur la nécessité de disposer d'une définition claire du rôle et des compétences des inspecteurs de la Direction de l'aviation civile.

Dans cet état d'esprit la Direction de l'aviation civile doit disposer d'un nombre limité, bien déterminé de fonctionnaires formés en conséquence qui sont chargés de ces missions.

Pour ce qui est du premier tiret relatif à l'agrément des agents habilités et des expéditeurs connus, la modification tient compte de l'évolution du droit communautaire qui prévoit dorénavant que les expéditeurs connus soient agréés également par l'autorité compétente.

Dans son commentaire des amendements parlementaires apportés au libellé de cet article, le Conseil d'Etat souligne que le onzième tiret nouveau est toujours à supprimer: les articles 39bis et 39ter de la loi modifiée de 1948 (voir l'article I, points 15° et 16° ci-dessus) confèrent des pouvoirs de police judiciaire aux fonctionnaires du cadre supérieur de la Direction de l'Aviation civile. Aux termes de l'article 15 du Code d'instruction criminelle, les fonctionnaires et agents des administrations et services publics auxquels des lois spéciales attribuent certains pouvoirs de police judiciaire exercent ces pouvoirs dans les conditions et dans les limites fixées par ces lois. Il n'est aucunement nécessaire de faire état, au titre des missions de la Direction de l'Aviation civile, et sous une forme par ailleurs cryptique, de l'attribution de tels pouvoirs à certains fonctionnaires de ladite Direction. Il n'est pas non plus nécessaire de rappeler les dispositions de l'article 23 (2) du Code d'instruction criminelle comme faisant partie des missions de la Direction. S'agissant du contrôle administratif, c'est également à la loi de déterminer spécifiquement les pouvoirs s'y rattachant: là encore il n'est d'aucune utilité de compléter l'énoncé des missions de la Direction.

Partant, la Commission des Transports a supprimé ledit tiret et a adapté en conséquence la phrase introductive de ce point.

Anciens points 5° et 6° (supprimés)

Les anciens points 5° et 6° prévoyaient l'insertion de nouveaux paragraphes (4) et (5) à l'article 17.

La commission a fait droit aux observations du Conseil d'Etat par un abandon pur et simple de ces points concernant la collecte de données médicales et judiciaires et frappés d'oppositions formelles.

Il faut ajouter que la question de la collecte et du traitement de données judiciaires ne se pose plus dans des termes aussi aigus que lors de la rédaction de la première version du projet de loi fin 2003. L'autorisation d'accès aux zones à accès réglementé à l'Aéroport de Luxembourg (moyennant la vérification approfondie des antécédents judiciaires) étant du ressort de la Police grand-ducale, les agents de la Direction de l'aviation civile n'interviennent plus directement dans le processus d'autorisation d'accès.

La commission note que dans le cadre de la vérification sommaire des antécédents judiciaires incombant aux agents de la Direction de l'aviation civile dans les dossiers d'instruction des demandes en obtention d'une licence de conduite d'aéronef, d'une licence d'exploitation ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, il suffira de faire inscrire la Direction de l'aviation civile à l'arrêté ministériel modifié du 22 novembre 1977 déterminant la liste des administrations et des personnes morales de droit public pouvant réclamer le bulletin No 2 du casier judiciaire.

Point 5°

Le point 5° insère un nouvel alinéa en guise d'avant-dernier alinéa de l'article 17.

La Commission des Transports a suivi la recommandation du Conseil d'Etat d'adjoindre la disposition reprise ci-après à la loi organique de la Direction de l'aviation civile, à l'article 17 *in fine*, avant-dernier alinéa de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée.

Le Conseil d'Etat réplique qu'il suffit d'écrire „Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle du service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l'aviation civile.“, libellé repris par la commission.

Point 6° (ancien point 7°)

Le point 6° insère un nouvel article 19*bis*, article qui traite des pouvoirs de contrôle des agents de la Direction de l'aviation civile.

La commission a tenu compte des observations du Conseil d'Etat (voir commentaire du point subséquent).

Point 7°

Le point 7° insère un nouvel article 19*ter*, article qui permet au directeur de l'aviation civile d'ordonner des mesures d'urgence.

Par l'insertion de cet article, la commission a tenu compte des remarques du Conseil d'Etat exprimées à l'endroit de l'ancien point 7° de cet article notamment en ce qui concerne le risque de voir des mesures à prendre dans l'urgence devenir de véritables sanctions administratives.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas par principe à une extension des pouvoirs de contrôle de la Direction de l'aviation civile tant qu'elle agit en tant qu'autorité administrative.

L'article s'inspire des dispositions afférentes du Code du travail (article L. 416-6 définissant les mesures d'urgence de l'Inspection du Travail et des Mines) et vise à donner à la Direction de l'aviation civile les moyens de réagir immédiatement et efficacement face à des dangers graves mettant en péril la sécurité aérienne respectivement la sûreté de l'aviation civile.

Ces mesures ont trait aussi bien aux infrastructures qu'aux aéronefs, le traitement des deux cas est cependant différent.

En ce qui concerne les aéronefs, les dispositions reprises sont celles qui figurent dans les articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, texte basé sur le droit communautaire qui est sans

équivoque en ce qui concerne les règles à respecter quant à la navigabilité d'un aéronef et qui évite tout blocage abusif ou au-delà du temps nécessaire à la remise en état de l'aéronef par l'autorité.

Pour ce qui est des mesures relatives aux infrastructures, il y a lieu de remarquer que la mesure d'urgence est décrétée par le directeur de l'aviation civile et n'est pas laissée à l'appréciation de l'inspecteur sur le terrain, compte tenu des incidences que peut avoir une telle décision. Par la suite, cette décision, qui a une validité limitée à maximum 48 heures, doit être confirmée par le Ministre ayant les transports aériens dans ses compétences pour être maintenue.

Compte tenu de l'importance de ces décisions, il est prévu que l'administré concerné peut intenter un recours en réformation.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat s'interroge sur le sens et la portée des termes „remise en état“. Il s'agit d'une notion qui est reprise du Code du travail (article L. 614-6.), où elle est à resituer dans le contexte de la sécurité et de la santé des travailleurs sur le lieu du travail. Le Conseil d'Etat remarque

- s'il ne vaudrait pas mieux parler simplement des „mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes“.
- qu'au deuxième alinéa du nouvel article 19ter il y a lieu d'écrire „... qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer ...“.

La commission parlementaire a repris ces deux libellés proposés.

Elle tient toutefois à réagir à l'observation du Conseil d'Etat lorsque celui-ci estime, s'agissant de l'immobilisation d'un aéronef, que la façon de procéder par un renvoi aux articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires peut être problématique. Cette préoccupation résulte du constat que dans le cadre de l'article sous examen, un recours en réformation est ouvert contre „toutes les décisions administratives“, alors que la loi de 2008 ne prévoit pas un tel recours en réformation.

Partant, la Commission des Transports rappelle le principe juridique „*lex posterior derogat legi priori*“. Un recours en réformation est donc possible contre ces décisions administratives. La commission rappelle en outre qu'un recours en réformation n'a pas d'effet suspensif et reste ainsi sans incidence sur l'efficacité des mesures d'urgence ordonnées par le directeur de l'aviation civile.

Point 8°

Le point 8° insère un nouvel article 19quater traitant des exigences en matière d'assurance.

Il est tenu compte des propositions du Conseil d'Etat concernant les paragraphes (4) et (10).

La commission a suivi le Conseil d'Etat qui constate, dans son deuxième avis complémentaire, qu'il n'a pas été tenu compte de ses observations concernant le paragraphe (8) et signale qu'il y a impérativement lieu de fixer le minimum de la peine d'emprisonnement encourue, de même que le minimum de l'amende encourue. Il y aura donc lieu d'écrire „... d'un emprisonnement de huit jours à un an, et d'une amende de 251 à 50.000 euros, ou d'une de ces peines seulement ...“.

Point 9°

Le point 9° insère un nouvel article 20bis qui prévoit la reconstitution de la carrière du directeur de l'aviation civile.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article III

L'article III réunit toutes les modifications entreprises à 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.

Point 1°

Le point 1° remplace le premier alinéa de l'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 précitée.

La commission a supprimé deux parties de phrases, jugées superfétatoires par le Conseil d'Etat qui partant n'a plus d'observation à émettre dans son deuxième avis complémentaire.

Point 2°

Le point 2° remplace le premier alinéa de l'article 2.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Point 3° ancien (supprimé)

Ce point prévoyant l'insertion d'un nouvel article 2bis portant institution d'un comité de coordination est devenu superfétatoire. Il est ainsi répondu à une question afférente soulevée par le Conseil d'Etat.

Les missions revenant à l'entité gestionnaire de l'aéroport et au prestataire de services de navigation aérienne ont été clarifiées suite à l'adoption de la loi du 21 décembre 2007 portant organisation de l'Administration de la navigation aérienne, ainsi que suite à la conclusion d'un avenant au contrat entre l'Etat et lux-Airport approuvé par règlement grand-ducal du 19 décembre 2008.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

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

1° Au deuxième alinéa de l'article 1er, la définition des aéronefs d'Etat est remplacée par le texte suivant:

„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.“

2° Le dernier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

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

3° Le troisième alinéa de l'article 3 est remplacé par le texte suivant:

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

4° L'article 7 est remplacé par trois paragraphes nouveaux libellés comme suit:

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

(2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire.

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

Le montant de ces redevances est fixé par l'entité prestataire de ces services après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

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

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

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

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

5° Un nouvel article *7bis* est inséré avec le libellé suivant:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6° Un nouvel article 11*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 11*bis*.**– 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.“

7° Un nouvel article *13bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**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.“

8° Un nouvel article *13ter* est inséré avec le libellé suivant:

„**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.“

9° Un nouvel article *14bis* est inséré avec le libellé suivant:

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

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

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

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

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

10° Un nouvel article 14^{ter} est inséré avec le libellé suivant:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11° Un nouvel article 24^{bis} est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24^{bis}.**– 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.“

12° L’article 24^{ter} est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24^{ter}.**– (1) En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 12, 13^{bis}, 14, 14^{bis}, 14^{ter} et 24^{bis}, 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."

13° Un nouvel article *28bis* est inséré, libellé comme suit:

„Art. 28bis.– (1) Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sous influence d'alcool ou sous influence d'une des substances visées à l'alinéa 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 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 s'agit peut être prononcée pour un terme n'excédant pas 5 ans.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une des personnes visées au paragraphe (1) se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa 1er 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 1er du présent paragraphe, et;
- b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent la personne concernée à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

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

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

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

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

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures, et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée aux tests visés à l'alinéa 2 du présent paragraphe. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 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 1er du présent paragraphe.

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

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

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

(5) Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen sommaire de l'haleine ou à l'examen de la sueur ou de la salive, soit aux tests standardisés pour la détection des substances visées à l'alinéa 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 ou les zones de sûreté à accès réglementé. Il en est de même lorsque la personne visée refuse de se soumettre aux tests prévus.

14° L'article 39 est modifié par le texte suivant:

„**Art. 39.**– Les officiers de police judiciaire de la Police grand-ducale peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle et leur responsabilité dans les zones de sûreté à accès réglementé de

l'aéroport de Luxembourg à l'inspection-filtrage de toutes personnes et de leurs objets, bagages ou véhicules.

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

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

15° Il est ajouté un article 39bis, libellé comme suit:

„**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 serment 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.“

16° Il est ajouté un article 39ter dont le libellé est le suivant:

„**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 aéroports, 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.“

17° Il est ajouté un article 39^{quater}, libellé comme suit:

„**Art. 39^{quater}.**– (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.“

18° Un nouvel article 42 est inséré et libellé comme suit:

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

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

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

19° Un nouvel article 43 est inséré et libellé comme suit:

„**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) No 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant le 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.“

Art. II. La loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, est modifiée comme suit:

1° Le paragraphe 2 de l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

„2. Pour l'application du paragraphe 1 du présent article sont notamment considérées comme infrastructures centralisées:

- les installations de stockage et de distribution de carburant,
- le système de tri-bagages,
- les activités de dégivrage,
- le système d'épuration des eaux.

Cette liste peut être élargie par règlement grand-ducal.“

2° L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

„Art. 15.– Programmes et plans relatifs à la sûreté de l'aviation civile

(1) Le comité national de sûreté de l'aviation civile cité à l'article 16 est l'entité chargée d'élaborer et de mettre à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS).

(2) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application du règlement modifié (CE) No 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. A ce titre, elle est chargée de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS). Elle veille à la publicité et à la diffusion adéquates du PNS. Elle est aussi chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre, en ce compris la diffusion, du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ), destiné à garantir l'efficacité du PNS. Elle peut à tout moment proposer une adaptation et une mise à jour du PNS.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions arrête le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) et le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ).

(4) Sans préjudice des droits et des prérogatives dont sont investies les administrations par le biais de leurs lois organiques, le PNS définit les compétences et les responsabilités respectives des administrations, des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructures de l'aviation civile en ce qui concerne leurs obligations de sûreté.

(5) Un règlement grand-ducal définira les structures du PNS et du PNCQ et il prévoit de quelle manière la publicité et la diffusion de ces programmes sont organisées.

(6) Tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport ou des infrastructures aéroportuaires, y compris un hélicoptère, et tout exploitant d'aéronefs est tenu de décrire dans un plan de sûreté les mesures de sûreté inhérentes à l'aéroport, aux infrastructures aéroportuaires, aux aéronefs et aux formations initiales et récurrentes permettant aux équipages, au personnel et aux agents au sol d'accomplir leurs tâches de sûreté, de répondre aux exigences en matière de sûreté aérienne et de réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile.

Ces plans de sûreté doivent être soumis à la Direction de l'aviation civile qui les approuve et en contrôle le respect conformément aux dispositions du droit aérien international et du droit communautaire.

(7) En cas de constatation d'une non-conformité grave par rapport aux mesures indiquées dans le plan de sûreté approuvé, le directeur de l'aviation civile peut ordonner aux opérateurs ou aux gestionnaires visés au paragraphe (6) que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sûreté aérienne, et le cas échéant, l'exécution de mesures de mitigation du risque garantissant un niveau de sûreté équivalent.

(8) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.200 euros à 2.500 euros à tout opérateur ou à tout gestionnaire visé au paragraphe (6) qui ne prend pas les mesures nécessaires pour faire cesser une non-conformité grave endéans le délai fixé par le directeur de l'aviation civile.

(9) L'amende ne peut être infligée que si l'opérateur ou le gestionnaire visé au paragraphe (6) a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité 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 15 jours.

(10) 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.

3° L'intitulé et le premier paragraphe de l'article 16 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée sont remplacés par le texte suivant:

„Art. 16.– Comité national de sûreté de l'aviation civile

1. Il est institué un comité national de sûreté de l'aviation civile. Le comité a pour mission d'assister le Ministre dans la mise en œuvre, sur le plan national, de la réglementation internationale et communautaire en matière de sûreté de l'aviation civile, et en général de conseiller le Ministre sur toutes les questions relatives à la sûreté de l'aviation civile.

4° Un dixième et un onzième tirets sont ajoutés au paragraphe 3 de l'article 17 dont le texte est le suivant:

- „– la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus, ainsi que la fixation des conditions de reconnaissance des clients en compte et des fournisseurs connus;
- la négociation des accords de services aériens et la gestion des droits de trafic.“

5° Il est inséré un nouvel alinéa en guise d'avant-dernier alinéa de l'article 17 avec le libellé suivant:

„Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle du service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l'aviation civile.“

6° Un nouvel article 19bis est inséré avec le libellé suivant:

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

(1) Dans le cadre de leurs missions légales d'inspection et de contrôle, les agents de la Direction de l'aviation civile sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés néces-

saïres pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté aériennes sont effectivement observées et notamment:

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

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

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

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

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

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

7° Un nouvel article 19^{ter} est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 19^{ter}.– Mesures d'urgence

Le directeur de l'aviation civile est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation aéroportuaire ou aéronautique, un aménagement ou un aéronef qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant sérieusement la sécurité ou la sûreté aériennes, il a le droit:

- d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation aéroportuaire ou aéronautique, d'un aéronef et, en général toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté aériennes soient assurées;
- d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté aériennes;
- d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation au sol d'un aéronef, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, dont notamment la fermeture partielle ou totale d'un aérodrome, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence relatives à l'immobilisation au sol d'un aéronef suivent les dispositions prévues aux articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la direc-

tive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques ont une durée de validité limitée à maximum 48 heures.

Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif."

8° Un nouvel article 19^{quater} est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 19^{quater}.– Exigences en matière d'assurance

(1) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente sur le plan national pour vérifier si les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les exigences en matière d'assurance prévues par le droit communautaire voire par le droit international.

(2) Nul aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien luxembourgeois sans être valablement assuré.

(3) Aux fins de la présente loi, on entend par „transporteur aérien“ et „exploitant d'aéronefs“ les entités visées aux points a) et c) de l'article 3 du règlement 785/2004/CE.

(4) La Direction de l'aviation civile peut interdire l'atterrissage à l'aéroport de Luxembourg aux transporteurs aériens non communautaires et aux exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté qui ne respectent pas les exigences minimales en matière d'assurance.

(5) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe au transporteur aérien ou à l'exploitant d'aéronefs.

(6) Aux fins de sa mission de vérification, la Direction de l'aviation civile peut solliciter des preuves supplémentaires de la part du transporteur aérien, de l'exploitant d'aéronefs ou de leurs assureurs.

(7) La Direction de l'aviation civile peut interdire le décollage de tout avion à l'aéroport de Luxembourg qui ne respecte pas les exigences en matière d'assurance.

(8) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des passagers visée à l'article 6, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

(9) Est puni de la même sanction indiquée au paragraphe précédent, tout transporteur aérien et tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers visée à l'article 7, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 précité.

(10) En cas de récidive dans un délai de 3 ans, le maximum de la peine d'emprisonnement est porté à 2 ans et le maximum de la peine d'amende est porté à 100.000 euros."

9° Un nouvel article 20^{bis} est inséré avec le libellé suivant:

„Art. 20^{bis}.– Disposition transitoire

Le traitement du premier commissaire divisionnaire nommé directeur à la Direction de l'aviation civile avec effet au 1er janvier 2007 est calculé à partir de cette date conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, en prenant en compte un classement au grade de substitution P12^{bis} de sa carrière initiale."

Art. III. 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 est modifiée comme suit:

1° Le premier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

La Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg.

Les conditions et les modalités pratiques inhérentes à l'autorisation d'accès précitée seront fixées par règlement grand-ducal.“

2° Le premier alinéa de l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 2.**– Sans préjudice des autorisations, le cas échéant requises, l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.“

Luxembourg, le 29 avril 2009

Le Président-Rapporteur,
Roland SCHREINER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5273/16

N° 5273¹⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(19.5.2009)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 8 mai 2009 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 7 mai 2009 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 22 mars 2005, 3 mars 2009 et 21 avril 2009;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 19 mai 2009.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

5273



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 146

22 juin 2009

S o m m a i r e

AVIATION CIVILE

Loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier:

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) la loi modifiée du 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) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare page **2024**