



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5742

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 ;

c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

Date de dépôt : 28-06-2007

Date de l'avis du Conseil d'État : 27-11-2007

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
02-01-2008	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
28-06-2007	Déposé	5742/00	<u>5</u>
03-07-2007	Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics (3.7.2007)	5742/02	<u>22</u>
03-07-2007	Avis du Conseil d'Etat (3.7.2007)	5742/01	<u>27</u>
04-10-2007	Avis de la Chambre des Employés privés (4.10.2007)	5742/04	<u>32</u>
04-10-2007	Avis de la Chambre de Commerce (4.10.2007)	5742/05	<u>41</u>
05-10-2007	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Transports	5742/03	<u>44</u>
27-11-2007	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (27.11.2007)	5742/06	<u>56</u>
06-12-2007	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) :	5742/07	<u>59</u>
14-12-2007	1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (14.12.2007) 2) Texte coordonné	5742/08	<u>76</u>
17-12-2007	Dépêche du Président du Conseil d'Etat au Président de la Chambre des Députés (17.12.2007)	5742/09	<u>87</u>
21-12-2007	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (21-12-2007) Evacué par dispense du second vote (21-12-2007)	5742/10	<u>90</u>
31-12-2007	Publié au Mémorial A n°240 en page 4398	5742	<u>93</u>

Résumé

Résumé

L'objectif principal du **projet de loi portant création de l'Administration de la navigation aérienne** (libellé abrégé) consiste à adapter le cadre légal de l'Administration de l'aéroport aux exigences communautaires telles qu'elles résultent du paquet législatif dit du „ciel unique européen“ afin de garantir le respect des exigences communes pour une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne au Luxembourg.

A cet égard, il a été jugé opportun de regrouper au sein d'un seul projet de loi l'ensemble des dispositions afférentes à la transposition dudit paquet législatif, et en particulier tous les amendements à la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport, administration renommée par le présent projet afin d'afficher clairement sa mission première. Le projet veille d'ailleurs à un départage clair des compétences de l'Administration de la navigation aérienne par rapport à celles de lux-Airport.

5742/00

N° 5742

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

portant

- création de l'Administration de la Navigation Aérienne
- 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;
- et abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

(Dépôt: le 28.6.2007)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (21.6.2007)	2
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	9
4) Commentaire des articles	11
5) Fiche financière	15

*

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 portant

- création de l'Administration de la Navigation Aérienne
- 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;
- et abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport.

Palais de Luxembourg, le 21 juin 2007

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

TITRE Ier

Dispositions générales

Art. 1er. Il est créé une Administration de la Navigation Aérienne de Luxembourg, dénommée ci-après „administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions et dénommé ci-après le „ministre“.

Art. 2. L'administration a pour mission:

- a.) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome;
- b.) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
- c.) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, ainsi que d'exploiter et d'entretenir ces installations;
- d.) de développer et de mettre en oeuvre un programme de gestion de la sécurité et de la qualité;

- e.) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- f.) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
- g.) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manoeuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- h.) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- i.) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
- j.) de fournir des informations aéronautiques, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
- k.) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
- l.) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale;
- m.) d'assurer le respect des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit;
- n.) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
- o.) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation ainsi que du balisage lumineux;
- p.) d'assurer le fauchage des zones vertes;
- q.) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunérateurs prestés;
- r.) d'assurer la gestion du réseau informatique;
- s.) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
- t.) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

Art. 3. L'administration de la Navigation Aérienne se dotera d'un organigramme interne pour gérer les missions énumérées à l'article 2 ci-dessus.

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

(2) Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues à l'article 2 ci-dessus, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts étrangers ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer au chef de ces prestations.

Art. 5. L'administration doit fournir à la Direction de l'Aviation civile toutes les informations lui permettant un contrôle adéquat de l'application de la réglementation nationale et internationale.

Sans préjudice du paragraphe précédent, le dépouillement des enregistrements comprenant les fixations écrites des enregistrements parlés et cartographiques des enregistrements radar, prévus à l'article 2.n) ci-dessus, est autorisé au cas par cas par le directeur de l'administration.

TITRE II

Personnel

Art. 6. (1) L'administration est placée sous l'autorité d'un directeur. Un directeur adjoint assiste le directeur dans l'accomplissement de ses attributions. Il remplace le directeur en cas d'absence. La direction dirige, coordonne et surveille les activités des différents services qui lui soumettront chaque année un rapport d'activité et un projet de programme pour l'année suivante. Elle représente l'administration et établit les relations avec les autorités et le public.

(2) Le directeur et le directeur adjoint doivent être détenteurs soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit être inscrit au registre des titres étrangers prévu par la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.

(3) La gestion de chacun des services découlant de l'organigramme interne dont question à l'article 3 ci-dessus peut être assurée par un chef de service et en cas de besoin par un chef de service adjoint, désignés par le directeur.

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

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

carrière de l'attaché de gouvernement et/ou de l'ingénieur:

- des conseillers de direction première classe et/ou des ingénieurs première classe
- des conseillers de direction et/ou des ingénieurs-chefs de division
- des conseillers de direction adjoints et/ou des ingénieurs principaux
- des attachés de gouvernement 1er en rang et/ou des ingénieurs-inspecteurs
- des attachés de gouvernement et/ou des ingénieurs
- des stagiaires ayant le titre d'attachés d'administration et/ou des stagiaires ayant le titre d'ingénieur stagiaire

(2) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

carrière du technicien diplômé:

- des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang
- des inspecteurs techniques principaux
- des inspecteurs techniques
- des chefs de bureau techniques
- des chefs de bureau techniques adjoints
- des techniciens principaux
- des techniciens diplômés
- des techniciens diplômés stagiaires

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

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

(3) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

carrière de l'ingénieur technicien:

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs
- des ingénieurs techniciens principaux
- des ingénieurs techniciens
- des ingénieurs techniciens stagiaires

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

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

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

carrière du rédacteur:

- des inspecteurs principaux 1ers en rang
- des inspecteurs principaux
- des inspecteurs
- des chefs de bureau
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs
- des rédacteurs stagiaires

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire administratif:

- des premiers commis principaux
- des commis principaux
- des commis
- des commis adjoints
- des expéditionnaires
- des candidats expéditionnaires

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire technique:

- des premiers commis techniques principaux
- des commis techniques principaux
- des commis techniques
- des commis techniques adjoints

- des expéditionnaires techniques;
- des candidats expéditionnaires techniques.

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

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

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

Carrière de l'artisan:

- des artisans dirigeants
- des 1ers artisans principaux
- des artisans principaux
- des premiers artisans
- des artisans
- des artisans stagiaires

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. Le ministre est autorisé à procéder, par dérogation à l'article 16 de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi aux engagements supplémentaires de cinq ingénieurs techniciens.

TITRE III

Dispositions modificatives

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

Art. 13. L'article 22 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifié comme suit:

- à la section II sub 16° la mention „le directeur de l'administration de l'aéroport“ est supprimée;

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

Art. 14. L’annexe A – Classification des fonctions – tableau I „Administration générale“ est modifiée et complétée comme suit:

- au grade 14, est supprimée la mention „Administration de l’Aéroport – directeur adjoint.“;
- au grade 16, est supprimée la mention „Administration de l’Aéroport – directeur“;
- au grade 16 est ajoutée la mention „Administration de la Navigation Aérienne – directeur adjoint.“;
- au grade 17, est ajoutée la mention „Administration de la Navigation Aérienne – directeur“.

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

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

Chapitre 2: Modification de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l’exploitation de l’aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d’une nouvelle aérogare

Art. 15. Un huitième tiret est ajouté à l’article 2, paragraphe 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l’exploitation de l’aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d’une nouvelle aérogare:

- „– l’exploitation technique et commerciale de l’aérodrome, sans préjudice des missions dévolues à l’Administration de la Navigation Aérienne“.

Art. 16. Un nouveau paragraphe est ajouté à l’article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l’exploitation de l’aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d’une nouvelle aérogare:

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

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

Art. 17. La définition sous c) de l’article 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l’accès au marché de l’assistance en escale à l’aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l’aviation civile, et c) d’instituer une Direction de l’Aviation Civile est remplacée par le texte suivant:

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

Art. 18. A l’article 17, paragraphe 3 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l’accès au marché de l’assistance en escale à l’aéroport de Luxembourg b) de créer un

cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, le tiret libellé

„- d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport“

est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 19. A l'article 17, paragraphe 3, le tiret libellé:

„de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l'aviation civile“ est remplacé par le texte suivant:

„- d'assurer, en tant qu'autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens.“

Chapitre 4: Modification de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat

Art. 20. (1) A l'article 17- Recrutements d'employés de nationalité étrangère auprès des administrations de l'Etat, paragraphe XVII Services dépendant du Ministère des Transports, est ajouté: L'Administration de la Navigation Aérienne, deux employés de la carrière supérieure.

(2) Est ajouté à l'article 43- Constitution des services de l'Etat à gestion séparée, un paragraphe IV – „Administration dépendant du Ministère des Transports: – Administration de la Navigation Aérienne“.

TITRE IV

Dispositions transitoires

Art. 21. Le fonctionnaire exerçant, à la veille de l'entrée en vigueur de la présente loi, les fonctions de directeur adjoint de l'Administration de l'Aéroport bénéficiera d'un avancement au grade 16 de sa carrière une année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

TITRE V

Dispositions finales

Art. 22. Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence à l'administration de l'Aéroport s'entend comme référence à l'Administration de la Navigation Aérienne, telle qu'elle est organisée par la présente loi. De même, dans ces textes, la référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de l'Aéroport s'entend comme référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de la Navigation Aérienne.

TITRE VI

Dispositions abrogatoires

Art. 23. Est abrogée la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Aéroport.

*

EXPOSE DES MOTIFS

L'objectif majeur affiché par le projet de loi consiste à adapter le cadre légal de l'Administration de l'aéroport aux exigences communautaires telles qu'elles résultent du paquet législatif dit du „ciel unique européen“ qui a été adopté en mars 2004 afin notamment de garantir le respect des exigences communes pour une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne au Luxembourg.

A cet égard, il a été jugé opportun de regrouper au sein d'un seul projet de loi l'ensemble des dispositions afférentes à la transposition de ce paquet législatif, et en particulier tous les amendements à la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'Aéroport. Par ailleurs, il a été veillé à ce que les dispositions du projet de loi en question n'interfèrent pas avec les dispositions prévues au titre d'amendements au projet de loi 5273.

L'initiative du „ciel unique européen“ a pour objectif l'amélioration et le renforcement de la sécurité, la restructuration de l'espace aérien européen en fonction des flux de trafic aérien, la création de capacités supplémentaires et l'augmentation de l'efficacité globale.

Le „ciel unique européen“ se compose de quatre règlements de base, à savoir:

- le règlement (CE) No 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen („règlement-cadre“);
- le règlement (CE) No 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen („règlement sur la fourniture de services“);
- le règlement (CE) No 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen („règlement sur l'espace aérien“);
- le règlement (CE) No 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien („règlement sur l'interopérabilité“).

Il repose sur une séparation claire entre les prestataires de services de navigation aérienne et l'autorité de surveillance nationale.

Le projet de loi tient également compte de la décision du Conseil de Gouvernement du 11 juin 2004 d'opérer un départage clair entre le rôle de régulateur et de superviseur, d'un côté, et celui de prestataire de service, d'un autre côté, et d'ajuster la répartition des responsabilités entre la Direction de l'Aviation civile et la future Administration de la Navigation Aérienne en conséquence.

La Chambre des Députés, par une motion adoptée le 1er mars 2006, s'est ralliée à cette position en „confirmant le Gouvernement dans sa volonté de veiller dans le domaine de l'aviation civile à une distinction nette entre les fonctions normatives et de contrôle, d'une part, et celles relatives aux prestations de service, d'autre part ...“.

Le règlement sur la fourniture de services impose des contraintes de transparence comptable et de tarification au prestataire de services de navigation aérienne que l'actuelle Administration de l'Aéroport doit respecter afin de pouvoir être certifiée par la Direction de l'Aviation civile. Les services de navigation aérienne devront être soumis à une certification par la Direction de l'Aviation civile, en tant qu'autorité de surveillance nationale („NSA“).

L'Etat désigne la nouvelle Administration de la Navigation Aérienne comme prestataire intégré et exclusif de services de navigation aérienne terminaux à l'aéroport de Luxembourg.

Suite à une large consultation qui avait eu lieu avec les partenaires sociaux et la Commission européenne, le Conseil de Gouvernement s'est prononcé le 1er décembre 2006 en faveur de l'organisation de l'actuelle Administration de l'Aéroport sous forme de service de l'Etat à gestion séparée afin de répondre aux exigences communautaires en matière comptable et financière.

Il convient d'énumérer parmi les exigences comptables celles de ventiler dans la comptabilité interne les coûts et les revenus correspondants aux services de navigation aérienne, de soumettre les comptes à des audits réguliers, de publier des comptes financiers, de publier un rapport annuel et de tenir des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne.

Le système de tarification des services de navigation aérienne à mettre en place implique que le prestataire de services de navigation aérienne doit se financer par des redevances à payer par les usagers. Le système de la tarification des coûts est fortement encadré. Ainsi, le coût des différents services de navigation aérienne doit être fixé séparément pour chaque service, les subventions croisées entre ser-

vices de navigation aérienne ne sont justifiées que pour des raisons objectives et la transparence de l'assiette des coûts doit être assurée.

Le règlement (CE) 1794/2006 du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne fixe en détail les modalités du système de tarification des services de navigation aérienne.

Les standards imposés aux prestataires de services de navigation aérienne par le règlement (CE) 2096/2005 du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne exigent une réorganisation structurelle et opérationnelle de l'actuelle Administration de l'aéroport pour l'amélioration de son efficacité globale et le respect des objectifs qu'il doit se fixer.

Il incombe ainsi au prestataire de services de navigation aérienne d'établir un plan d'entreprise pour une période d'au moins cinq ans fixant notamment des objectifs de performance ainsi qu'un plan annuel précisant notamment la situation financière du prestataire de services à court terme ainsi que les indicateurs de performance.

Parallèlement, le prestataire de services de navigation aérienne devra mettre en place des systèmes de gestion de qualité et de sécurité respectueux des exigences européennes (Eurocontrol) et internationales (Organisation de l'Aviation civile internationale, ci-après „OACI“).

La Direction de l'Aviation civile sera chargée du contrôle de l'application par le prestataire de services de la réglementation et des exigences communes du ciel unique européen. Elle devra émettre les certificats et prendre les mesures nécessaires et appropriées lorsque le prestataire de services de navigation aérienne certifié ne satisfait plus à ses obligations, pouvant aller jusqu'au retrait du certificat d'exploitation.

La loi en projet vise, d'une part, à départager clairement les missions de lux-Airport et celles de la future Administration de la Navigation Aérienne, et, d'autre part, à clarifier le rôle de la Direction de l'Aviation civile qui assume les fonctions d'autorité nationale de surveillance pour la mise en oeuvre du ciel unique européen.

La création d'un service de l'Etat à gestion séparée offre les garanties nécessaires en termes d'indépendance, de transparence et de responsabilité, à la fois pour le prestataire de services de navigation aérienne et pour l'autorité de surveillance nationale.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1er

L'article 1er se propose de renommer l'actuelle Administration de l'Aéroport en Administration de la Navigation Aérienne du Luxembourg, afin d'afficher clairement sa mission principale de prestataire de services de navigation aérienne à l'Aéroport de Luxembourg.

Ad Article 2

Cet article est à lire ensemble avec l'article 15. Il énumère avec précision les différentes missions de l'Administration de la Navigation Aérienne dans l'ordre de leur importance afin d'assurer un départage clair des compétences de l'Administration de la Navigation Aérienne par rapport à celles de lux-Airport.

Sont à relever que les services en relation avec la météorologie nationale, en l'absence d'institut national propre à cet égard, ainsi que ceux du mesurage des bruits des aéronefs, sont désormais énumérés nominativement parmi les missions de l'Administration de la Navigation Aérienne.

Il en est de même de la mission d'entretien et de maintenance courante des pistes, ainsi que des voies de circulation et du balisage lumineux qui continuera à être assurée par l'Administration de la Navigation Aérienne.

Il convient aussi de souligner que la mission „de gérer et d'exploiter l'aéroport“ inscrite dans la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport a été enlevée, eu égard notamment aux missions de gestion et d'exploitation attribuées à la société lux-Airport S.A. par 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 et notamment par le règlement grand-ducal du 14 avril 2003 portant 1) 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 SA, Société de l'Aéroport de Luxembourg et 2) arrêtant le relevé des propriétés domaniales formant l'enceinte de l'Aéroport de Luxembourg.

Ad Article 3

Afin de garantir une flexibilité d'organisation interne pour l'exécution des missions lui incombant, le prestataire de services de navigation aérienne élaborera un organigramme interne. De cette manière l'administration pourra se conformer aux textes européens existants et à venir.

Ad Article 4

Le paragraphe 1 de cet article vise à prévoir au niveau du droit national la possibilité prévue par la réglementation européenne de recourir aux services d'autres prestataires de services aux fins d'accroître l'efficacité globale des services prestés. Par ailleurs, la participation de l'administration à des organismes tels que le centre de formation des contrôleurs aériens EUROCONTROL, voire à un bloc d'espace aérien fonctionnel dépassant les frontières nationales sera ainsi rendue possible. Ces dispositions donnent une marge de manoeuvre à l'Administration de la Navigation Aérienne pour garantir, notamment par le biais de coopérations, la réalisation du „ciel unique européen“.

Le paragraphe 2 de cet article s'inspire de l'article 18, paragraphe 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, permettant le recours à des spécialistes lorsque des exigences particulières le rendent nécessaire. Cette possibilité permet notamment de régulariser la situation des contrôleurs aériens engagés par le biais d'une société étrangère. Par l'établissement de contrats, la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations seront clairement définies.

Il convient de noter dans ce contexte que les audits récents de l'OACI et de la Commission européenne dans le domaine de la mise en oeuvre de la réglementation européenne et internationale ont confirmé le manque de ressources humaines en nombre et en qualité suffisante pour permettre au prestataire de services de navigation aérienne de se conformer aux normes et standards en vigueur et donc la nécessité de permettre au prestataire de services de navigation aérienne le recours à des spé-

cialistes étrangers ainsi qu'une collaboration plus étroite avec les organismes respectifs des pays voisins.

Ad Article 5

Afin d'assurer l'exploitation sûre et efficace des prestations de services de navigation aérienne dans l'espace aérien relevant de la responsabilité du Luxembourg, l'administration est tenue de fournir à la Direction de l'aviation civile, dans sa qualité d'autorité de surveillance nationale, l'ensemble des informations dont celle-ci aura besoin pour exécuter ses missions de contrôle et de supervision. En effet, ces informations seront notamment nécessaires pour que la Direction de l'Aviation civile puisse vérifier continuellement la conformité du prestataire de services de navigation aérienne aux exigences de la certification, ainsi que pour la planification d'inspections et d'enquêtes.

Le dépouillement de tous les enregistrements permet aux enquêteurs, lors d'un accident ou d'un incident, de clarifier le déroulement des faits qui se sont produits et d'en tirer les leçons adéquates afin d'éviter que pareille situation ne se reproduise à l'avenir. Etant donné que les préliminaires à de telles enquêtes nécessitent un travail important de la part du personnel CNS (Communication, Navigation et Surveillance), il appartient au directeur de l'Administration de la Navigation Aérienne de décider, au cas par cas, d'effectuer ces dépouillements à moins qu'elle en aura obtenu demande de la part de la Direction de l'Aviation civile.

Ad Article 6

Les deux premiers paragraphes concernant la direction de l'Administration de la Navigation Aérienne reprennent essentiellement les dispositions de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport.

L'obligation d'élaboration de rapports d'activités et d'une programmation pour l'année suivante par les différents services tient compte des exigences de gestion organisationnelle du règlement (CE) 2096/2005 du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne qui visent une plus grande responsabilisation du personnel.

Le paragraphe 3 prévoit que le directeur de l'Administration de la Navigation Aérienne peut attribuer les titres de chef de service respectivement de chef de service adjoint à des membres de son personnel afin d'assurer la gestion des services de l'administration.

Ad Article 7

Le cadre du personnel de l'Administration de la Navigation Aérienne est le même cadre que celui actuellement en place avec l'introduction d'une carrière supérieure, qui s'avère nécessaire vu l'adjonction inéluctable d'effectifs pouvant se prévaloir d'une formation supérieure à la carrière moyenne.

Ad Article 8

Cet article propose de clarifier le libellé de l'article 5, paragraphe II, de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport et ne suscite aucune remarque particulière.

Ad Article 9

L'article 9, paragraphe 1, est à lire ensemble avec l'article 6, paragraphe 3, et ne fait que préciser que la collation des titres y prévue ne modifie pas l'avancement en grade des fonctionnaires concernés.

L'article 9, paragraphe 2, conserve la prime telle qu'introduite par l'article 2 de la loi du 27 juillet 1978 modifiant la loi du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport.

Ad Article 10

Cet article précise qu'à l'instar d'autres administrations de l'Etat, les conditions d'études, d'admission au stage, de nomination définitive et de promotion aux différentes fonctions de l'Administration de la Navigation Aérienne sont déterminées par règlement grand-ducal.

Ad Article 11

Les agents de l'Administration de la Navigation Aérienne qui sont affectés soit au contrôle de la circulation aérienne soit aux missions d'incendie et de sauvetage, doivent satisfaire à des examens

médicaux particuliers. Aussi les conditions médicales particulières à remplir par tous les agents actifs sont-elles déterminées par règlement grand-ducal.

L'introduction d'une limite d'âge pour les candidats affectés aux missions de contrôle de la circulation aérienne résulte d'un besoin de recrutement de contrôleurs aériens et reflète la volonté de ne plus devoir écarter des candidats en cours de route notamment lors de leur formation auprès d'institutions spécialisées en la matière. En effet, non seulement la formation des futurs contrôleurs de la circulation aérienne est très coûteuse mais encore la procédure de recrutement à mettre en oeuvre implique que des vacances de poste restent inoccupées pendant une période assez longue s'étalant de six mois à un an. L'âge limite de vingt-sept ans correspond également à la limite d'âge fixée par l'institut Eurocontrol pour les futurs contrôleurs aériens recrutés pour le centre de contrôle en route de Maastricht.

Cette limite d'âge est également appliquée aux candidats affectés aux missions d'incendie et de sauvetage, car il faut savoir que l'obligation de porter un appareil respiratoire n'est plus envisageable dès que le sapeur-pompier a atteint l'âge de cinquante ans.

Ad Article 12

Le renfort de ces cinq ingénieurs techniciens s'impose d'urgence pour que l'Administration de la Navigation Aérienne puisse accomplir le minimum de tâches imposées par la réglementation européenne dans le domaine CNS (Communication, Navigation et Surveillance).

Ad Articles 13 et 14

Ces articles ne nécessitent pas de commentaires spéciaux vu qu'il s'agit d'adaptations de textes légaux.

Ad Article 15

Cet article est à lire conjointement avec les missions de l'Administration de la Navigation Aérienne énumérées à l'article 2 et clarifie que lux-Airport assure une mission générale d'exploitation technique et commerciale de l'aéroport à côté de l'Administration de la Navigation Aérienne pour toutes les missions qui ne sont pas spécifiquement réservées à celle-ci. Cette solution doit être retenue en raison de la nécessité de concentrer tous les leviers économiques nécessaires dans les mains d'une seule entité gestionnaire aéroportuaire qui pourra assurer une gestion optimisée et une valorisation de l'infrastructure aéroportuaire afin de faire face à la concurrence accrue d'aéroports limitrophes.

En effet, la pratique sur les aéroports étrangers a montré que les recettes issues d'activités non directement liées à l'aviation peuvent nettement dépasser celles issues d'activités aéroportuaires et que par ce biais les aéroports peuvent maintenir des taxes aéroportuaires compétitives.

Ad Article 16

Cet article prévoit qu'un règlement grand-ducal puisse établir des règles de police particulières pour l'aéroport afin de combler un vide juridique dans le domaine de l'aviation civile. En effet, il est entre autres envisagé de régler les questions relatives aux permis de conduite de véhicules circulant à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire, volonté qui s'insère dans la logique de l'application plus générale prévue par le projet de loi 5273 des règles du code de la route en matière d'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 susceptible de rendre dangereux le séjour à l'intérieur desdites zones.

Ad Articles 17 et 18

Cet article est à lire conjointement avec l'article 18. Il clarifie dans les définitions de la loi du 19 mai 1999 précitée que lux-Airport constitue l'unique entité gestionnaire aéroportuaire. L'ambiguïté de l'ancienne définition à double sens d'„entité gestionnaire“ s'avère notamment incompatible avec les dispositions en matière d'assistance en escale prévues par la loi du 19 mai 1999 précitée, l'„entité gestionnaire“ visée étant toujours celle chargée de l'administration et de la gestion des infrastructures aéroportuaires.

Ad Article 19

Cet article précise au niveau des missions de la Direction de l'Aviation civile le rôle de celle-ci en tant qu'autorité de surveillance nationale dans la mise en oeuvre du ciel unique européen. En effet,

depuis fin 2004 la Direction de l'Aviation civile a été notifiée en tant qu'autorité de surveillance nationale aux autorités communautaires dans le cadre de la mise en oeuvre du ciel unique européen.

Ad Article 20

Dans le cadre du ciel unique européen les Etats sont obligés de mettre en oeuvre des programmes systématiques et appropriés de gestion de la sécurité et de la qualité des services ATS (Air Traffic Services) pour veiller au maintien de la sécurité dans la fourniture de ces services à l'intérieur des espaces aériens et aux aérodromes.

Le programme de la gestion de la sécurité comportera, entre autres, les activités suivantes:

- identifier les risques actuels et potentiels et déterminer la nécessité de mesures correctives;
- assurer la mise en oeuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable;
- assurer la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant.

Le programme de la gestion de la qualité comportera, entre autres, les activités suivantes:

- définir la politique de qualité en vue de répondre au mieux aux besoins des différents utilisateurs;
- établir un programme d'assurance de la qualité qui contient des procédures destinées à vérifier que toutes les opérations sont menées conformément aux exigences, normes et procédures applicables;
- démontrer au moyen de manuels et de documents de suivi que le système de qualité fonctionne;
- nommer des délégués chargés de contrôler la conformité et l'adéquation des procédures pour garantir la sécurité et l'efficacité des pratiques opérationnelles;
- effectuer des contrôles du système de qualité en place et prendre le cas échéant des mesures correctives.

Etant donné que le prestataire de services de navigation aérienne ne dispose pas du personnel requis hautement qualifié pour assurer ces tâches prescrites par les textes communautaires, il doit recourir au recrutement de ces deux spécialistes par voie du budget des recettes et des dépenses de l'Etat. Ces spécialistes occuperont les postes de „Responsable Sécurité“ et de „Responsable Qualité“.

Le paragraphe 2 de cet article vise à constituer l'Administration de la Navigation Aérienne comme service de l'Etat à gestion séparée dépendant du Ministère des Transports.

Ad Article 21

Le titulaire actuel de la fonction de directeur adjoint est classé au grade 14 du barème des traitements, mais bénéficie en vertu de l'article 22, section IV de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat du traitement maximum garanti de 515 points indiciaires équivalents au dernier échelon barémique du grade 15. Après respect d'un délai d'attente d'une année après l'entrée en vigueur de la présente loi, l'intéressé avancera au grade 16 dans lequel sa fonction est nouvellement classée.

Ad Article 22

Cet article vise à maintenir en vigueur pour autant qu'ils ne seront amendés par la suite l'intégralité des textes législatifs et réglementaires pris en exécution de la loi modifiée du 26 juillet 1975 précitée en adaptant les références faites à l'Administration de l'aéroport au nouveau nom retenu pour le prestataire de services de navigation aérienne.

Ad Article 23

Cet article ne suscite aucune remarque particulière.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi vise à adapter le cadre légal de l'Administration de l'aéroport aux exigences communautaires telles qu'elles résultent du paquet législatif dit du „ciel unique européen“ et notamment afin de garantir le respect des exigences communes pour une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne au Luxembourg.

L'administration actuelle doit se doter des moyens en ressources humaines requises pour faire face aux contraintes comptables, de tarification et d'organisation (plan d'entreprise, systèmes de gestion de qualité et de sécurité).

Comme l'Administration de l'aéroport ne dispose pas des effectifs suffisamment spécialisés pour assurer l'exécution des tâches imposées par le paquet législatif dont question, cette dernière se doit de recruter cinq ingénieurs techniciens (prévus au niveau de l'article 12 de l'avant-projet de loi) afin de couvrir dans un premier temps les besoins urgents en ressources humaines en matière de CNS (communication, navigation et surveillance).

Par ailleurs, afin de se mettre en conformité avec les standards de certification, deux experts étrangers seront engagés en 2007 pour assurer les missions de Quality Management System (QMS) et de Safety Management System (SMS). Afin d'assister valablement ces deux experts, chaque unité de l'Administration de la navigation aérienne devra libérer au moins un agent à tâche complète pour assurer que les prescriptions du ciel unique européen soient respectées en permanence. Etant donné que trois vacances de poste sont déjà pourvues dans le numerus clausus de 2007 il faut prévoir encore deux postes à charge du budget 2008. Les unités concernées de la nouvelle administration sont le service météorologique, le service des opérations aéronautiques, le service CNS, le service ATC/Tour et le service ATC/Approche.

Par ailleurs, il faudra prévoir au niveau du numerus clausus de 2008, l'engagement d'un comptable pour faire face aux exigences comptables et de tarification résultant à la fois de la réglementation européenne et du nouveau cadre légal de l'administration visée qui fonctionnera sous la forme d'un service de l'Etat à gestion séparée.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5742/02

N° 5742²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

portant

- création de l'Administration de la Navigation Aérienne
- 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;
- et abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

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

(3.7.2007)

Par dépêche du 11 juin 2007, entrée au secrétariat de la Chambre le 14 seulement, Monsieur le Ministre des Transports a demandé l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé.

Le projet en question – qui a pour but de créer une nouvelle administration, dénommée „Administration de la Navigation Aérienne“ et devant prendre la relève de l'Administration de l'Aéroport dont la loi organique est abrogée par l'article 23 du projet – appelle les remarques suivantes de la part de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics.

*

QUANT A LA PROCEDURE

Dans sa lettre de saisine, Monsieur le Ministre précise qu'il lui „appartient (sic) d'insister sur le caractère prioritaire à accorder audit texte“, et il fait état d'une „certification ... qui devrait intervenir avant le délai imparti du 21 juin 2007“! En d'autres termes, il est donc accordé à la Chambre un délai d'une semaine seulement pour se prononcer. Ce n'est bien sûr pas la première fois que cela arrive, et la Chambre est parfaitement consciente que le respect de délais impératifs peut contraindre les respon-

sables à imposer aux instances consultatives une date-limite. Or, en l'occurrence, l'alinéa premier de l'exposé des motifs apprend au lecteur que la réforme envisagée serait indispensable en raison d'„*exigences communautaires*“, à savoir les règlements dits du „*ciel unique européen*“ – qui datent cependant tous les quatre du 20 mars 2004, donc d'il y a plus de trois ans! Dans ces conditions, l'invocation de l'urgence extrême se passe de commentaire.

Pour le reste, on aurait pu s'attendre à ce que la période des trois années dont disposaient les auteurs pour élaborer et mettre au point leurs textes aurait dû être suffisante pour présenter un dossier bien ficelé. Tel n'est toutefois pas le cas puisque la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se trouve saisie d'un „*projet de loi*“ annoté „*version 11 juin 2007*“, accompagné d'un exposé des motifs intitulé „*avant-projet*“ et portant la mention „*version du 4 mai 2007*“! Par ailleurs, le projet comporte encore bon nombre d'erreurs: „*un nouvel paragraphe*“ à l'article 16, „*Administration de de la Navigation Aérienne*“ au commentaire de l'article 15, emploi du singulier au commentaire des articles „*17 et 18*“, erreurs d'accord à l'exposé des motifs („*La Chambre ... s'est rallié*“) et au commentaire de l'article 5 („*l'administration est tenu*“) etc.

*

QUANT AU FOND

Comme il a été dit ci-avant, le projet sous avis se propose de créer une nouvelle administration étatique qui portera le nom de „*Administration de la Navigation Aérienne*“, appelée à succéder à l'Administration de l'Aéroport. Aux termes de l'exposé des motifs, „*l'objectif majeur ... consiste à adapter le cadre légal de l'Administration ... aux exigences communautaires telles qu'elles résultent du paquet législatif dit du „ciel unique européen“ qui a ... pour objectif l'amélioration et le renforcement de la sécurité, la restructuration de l'espace aérien européen en fonction des flux de trafic aérien, la création de capacités supplémentaires et l'augmentation de l'efficacité globale*“.

Sans vouloir entrer dans les détails, et sans vouloir retracer à cet endroit l'historique complet du dossier, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se doit toutefois de rappeler que le gouvernement, sous le prétexte que les directives bruxelloises ne lui laisseraient pas le choix, voulait d'abord créer un établissement public pour prendre la relève de l'Administration de l'Aéroport. Confronté à l'opposition ferme non seulement du personnel concerné et de sa représentation, mais aussi et surtout de la Confédération Générale de la Fonction Publique CGFP, qui se basait sur l'accord salarial du 21 mars 2002, le gouvernement a abandonné son plan et, après de longues et âpres négociations avec les associations précitées, s'est limité à la réforme de l'administration aéroportuaire.

En conséquence – et c'est là la première observation que la Chambre a à présenter quant au fond – il devrait aller de soi que le projet sous avis corresponde, jusque dans les moindres détails, à ce qui a été discuté et retenu entre partenaires sociaux.

Or, à en croire la représentation du personnel de l'Administration de l'Aéroport, qui s'est prononcée à ce sujet dans une lettre qu'elle a adressée le 21 juin 2007 au Ministre des Transports, tel serait loin d'être le cas!

Si la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics n'est ni obligée ni encline à faire siennes toutes les réflexions et revendications exprimées dans ladite lettre, pour la simple raison qu'elle a pour mission la défense des intérêts de tous ses ressortissants – qui peuvent parfois ne pas être les mêmes pour tout le monde – il n'en reste pas moins qu'elle donne son entier soutien aux associations concernées pour autant qu'il s'agisse de faire respecter la parole donnée par le gouvernement. En d'autres mots, comme le Premier Ministre l'a encore dit le 4 juin 2007 en rapport avec le respect des „*critères de Maastricht*“: „*Pakt ist Pakt*“, et, trois semaines plus tard, au sujet de l'indépendance de la Banque Centrale Européenne: „*Vertrag ist Vertrag*“.

Pour le reste, le projet appelle les remarques suivantes quant au fond (si certaines d'entre elles font double emploi avec la prise de position de la représentation du personnel, c'est dire l'importance que la Chambre y attache!).

(Auto-)Financement

A ce qu'il paraît, les règles communautaires „*en matière comptable et financière*“ exigeraient la transformation de l'administration en „*service de l'Etat à gestion séparée*“.

La Chambre a bien pris note de l'article 20 (2) du projet, qui complète en ce sens l'article 43 – „*Constitution des services de l'Etat à gestion séparée*“ de la loi budgétaire du 22 décembre 2006, ce qui ne l'empêche pas de demander au gouvernement de préciser clairement ce caractère spécial de la nouvelle administration à l'article 1er du projet de loi qui la crée.

Dans le même contexte se pose la question des règles concrètes et détaillées qui devront être appliquées en matière de gestion financière. En effet, il ne suffit pas de créer expressis verbis un service à gestion séparée, mais il faut en même temps, c'est-à-dire dans le même texte, définir les règles de la gestion financière et comptable ainsi que les modalités du contrôle de celle-ci.

Finalement, il paraît que l'autofinancement de la nouvelle administration ne soit pas garanti. La Chambre fait sienne les appréhensions que la représentation du personnel a exprimées à ce sujet.

Organigramme

C'est avec stupéfaction que la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics prend connaissance des articles 2 et 3 du projet. Alors que l'article 2 énumère sous vingt lettres (de a à t) les missions de l'Administration de la Navigation Aérienne, l'article 3 se borne à disposer que „*l'administration ... se dotera d'un organigramme interne pour gérer les missions*“!

Hormis le fait qu'un organigramme „*externe*“ ne ferait pas beaucoup de sens, et que des missions sont plutôt „*remplies*“ ou „*assumées*“ que „*gérées*“, il est inconcevable que, au vu de la multitude des attributions prévues, la loi n'organise pas, c'est-à-dire qu'elle ne prévoie pas de structure et de subdivision de l'administration en différents services nettement déterminés et chargés d'attributions précises et clairement définies. C'est précisément là le but de la loi et la raison pour laquelle elle s'appelle „*loi organique*“!

Il est en tout cas inadmissible de laisser à la direction de l'administration le pouvoir et la faculté d'organiser celle-ci comme bon lui semble. L'argument de la „*flexibilité d'organisation interne*“ invoqué au commentaire de l'article 3 n'en est pas un; sinon, il devrait valoir pour toutes les administrations!

Personnel

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics n'apprécie guère la formulation de l'article 4 (2), qui permet d'avoir recours „*à des experts étrangers ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée*“, et ce sans autres conditions et formalités.

Le „*manque de ressources humaines en nombre et en qualité suffisante*“ ne saurait justifier la disposition incriminée, bien au contraire: elle ouvre toute grande la porte à l'arbitraire puisqu'il suffirait de ne pas engager de fonctionnaires (= manque de personnel) pour pouvoir recourir au secteur privé!

Aussi la Chambre se prononce-t-elle contre le paragraphe (2) de l'article 4 dans sa teneur actuelle et elle demande de le libeller de façon à ce qu'aucun abus ne soit possible.

*

REMARQUES PONCTUELLES

A part les remarques fondamentales qui précèdent, le projet donne lieu aux observations ponctuelles suivantes.

Article 6 (3)

Aux termes du paragraphe (3) de l'article 6, „*la gestion de chacun des services découlant de l'organigramme interne dont question à l'article 3 ci-dessus peut être assurée par un chef de service et en cas de besoin par un chef de service adjoint, désignés par le directeur*“.

Renvoyant à ce qu'elle a écrit ci-avant sous le chapitre „*Organigramme*“, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics rejette évidemment comme inacceptable une telle disposition, et ce pour la très simple raison qu'il est inadmissible qu'une administration de l'envergure de celle de la navigation aérienne puisse se permettre d'être subdivisée en services qui n'aient personne à leur tête!

La Chambre demande donc, à côté de la définition de l'organigramme dans la loi, une disposition prévoyant formellement que chacun des services est dirigé par un chef de service, assisté par un chef de service adjoint.

Article 7

L'article 6 (1) prévoyant un directeur et un directeur adjoint, il se recommanderait d'écrire „*en dehors du directeur et du directeur adjoint*“ à l'alinéa introductif de l'article 7.

Ensuite, puisqu'il est question de „*stagiaires*“ en ce qui concerne la presque totalité des carrières prévues à l'article 7, il faudrait dès lors aussi parler des „*expéditionnaires (techniques) stagiaires*“ aux paragraphes (5) et (6) au lieu des „*candidats-expéditionnaires (techniques)*“.

Article 11

Le deuxième paragraphe de cet article fixe à vingt-sept ans la „*limite d'âge pour les candidats aux fonctions du service incendie et sauvetage ainsi que du service du contrôle de la circulation aérienne*“, sans toutefois préciser s'il s'agit là de l'âge minimum ou de l'âge maximum des intéressés.

Le commentaire ne fait que paraphraser en citant „*l'introduction d'une limite d'âge*“, ce qui n'est pas de nature à clarifier les choses, et sa dernière phrase „*explique*“ cette limite d'âge (de 27 ans) pour les sapeurs-pompiers par le fait que „*l'obligation de porter un appareil respiratoire n'est plus envisageable (à) cinquante ans*“! La Chambre ne voit pas très bien le rapport entre le texte et ce commentaire.

Article 20

Puisque le deuxième paragraphe de cet article est numéroté „(2)“, il faut logiquement faire précéder l'actuel alinéa 1er du numéro „(1)“.

Article 21

Dans les dispositions transitoires, il est d'usage de régler „*le sort*“ de ceux qui sont en service „*au moment de l'entrée en vigueur*“ de la loi.

Il se recommanderait dès lors de remplacer l'expression „*à la veille de l'entrée en vigueur ...*“ par les termes précités.

*

En conclusion, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se voit amenée à demander au gouvernement de remettre le projet sous avis sur le métier et de l'amender conformément à la présente prise de position. En effet, ce n'est que sous la réserve expresse de toutes les observations et propositions qui précèdent, et tout particulièrement de celles qui figurent sous le chapitre „*Quant au fond*“ ci-avant, que la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se voit en mesure de donner son aval à la réforme projetée.

Ainsi délibéré en séance plénière le 3 juillet 2007.

Le Directeur,
G. MULLER

Le Président,
E. HAAG

5742/01

N° 5742¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

portant

- **création de l'Administration de la Navigation Aérienne**
- **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;**
- **et abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(3.7.2007)

Par dépêche en date du 14 juin 2007, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Transports. Le texte du projet était accompagné de l'exposé des motifs et du commentaire des articles.

Une fiche financière, qui, en vertu de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, doit obligatoirement accompagner un projet comportant des dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat, n'a pas été jointe.

Les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des employés privés et de la Chambre des fonctionnaires et employés publics n'étaient pas encore parvenus au Conseil d'Etat à la date de l'adoption du présent avis.

*

Le projet sous avis a pour objectif la création d'une Administration de la navigation aérienne en remplacement de l'Administration de l'aéroport créée par la loi modifiée du 26 juillet 1975. Il procède encore à une adaptation du cadre légal aux exigences communautaires découlant d'un ensemble de quatre règlements communautaires connu sous la dénomination „ciel unique européen“.

Cet ensemble législatif communautaire vise à améliorer et à renforcer la sécurité, à restructurer l'espace aérien européen en fonction des flux de trafic aérien et à créer des capacités de transport supplémentaires. Il opère une séparation entre les prestataires de services de navigation aérienne et l'autorité de surveillance nationale. A cet effet et selon les auteurs, le projet sous avis vise, d'une part, à

départager les missions de lux-Airport et celles de la nouvelle Administration de la navigation aérienne et à clarifier le rôle de la Direction de l'aviation civile qui assume les fonctions d'autorité nationale de surveillance.

Si le Conseil d'Etat comprend qu'en raison des obligations communautaires les fonctions de surveillance soient séparées des fonctions de gestion, il ne peut suivre les auteurs en ce qu'ils répartissent la fonction de gestion de l'aéroport entre deux entités distinctes, à savoir une société de droit privé et une administration de l'Etat. Un regroupement de cette fonction au sein d'un établissement public se serait recommandé.

*

EXAMEN DU TEXTE

Le projet de loi donne lieu de la part du Conseil d'Etat aux observations suivantes:

Observation préliminaire

D'un point de vue de la légistique formelle, il y a lieu d'écrire:

- ministre ayant dans ses attributions les Transports;
- Administration de la navigation aérienne;
- Direction de l'aviation civile.
- ...

Intitulé

Il faudrait remplacer à l'intitulé les points par des lettres a), b) et c) et supprimer la conjonction „et“ au dernier point.

Article 1er

A l'article 1er, il y a lieu de supprimer les termes „de Luxembourg“.

Article 2

A l'article 2, il convient de regrouper les points o.) et p.) sous un seul point qui prend la teneur suivante:

„o.) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation, des zones vertes ainsi que du balisage lumineux;“.

Les points suivants prennent la numérotation de p.) à s.).

Article 3

Si le Conseil d'Etat conçoit que pour des raisons de souplesse dans l'organisation, les différents services de l'administration ne soient pas fixés dans la loi elle-même, il préconise cependant que l'organigramme fasse l'objet d'un règlement grand-ducal, alors que le texte attribue par la suite aux différents services des attributions spécifiques. Aussi le dispositif de l'article 3 pourrait-il être libellé comme suit:

„**Art. 3.** Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne de l'administration, détermine les attributions dévolues aux différents services.“

Articles 4 et 5

Sans observation.

Article 6

D'après cet article, la direction appartient à un directeur, assisté par un directeur adjoint. Il n'y a donc pas partage de l'autorité et de la responsabilité du directeur, qui peut toutefois déléguer partie de ses attributions à un directeur adjoint. Les obligations des services à l'égard du directeur sont à décaler au paragraphe 3, qui traite des chefs de service. Aussi convient-il de libeller le paragraphe 1er de l'article sous revue comme suit:

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

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

Au paragraphe 2, il y a lieu d'insérer une virgule entre le terme „administration“ et le terme „délivré“.

Compte tenu des observations qui précèdent, le paragraphe 3 est à compléter et se lirait avantageusement comme suit:

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

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

Article 7

La phrase introductive de l'article 7 devrait se lire comme suit:

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

Le paragraphe 1er mélange dans une même énumération la carrière de l'attaché de gouvernement et celle de l'ingénieur. Alors que les deux carrières sont régies par des dispositions spécifiques, il convient d'en faire deux paragraphes distincts.

Article 12

Cette disposition permettant l'engagement de personnel supplémentaire par dérogation au nombre limite fixé dans la loi budgétaire devrait figurer au Titre IV – *Dispositions transitoires*. Par ailleurs, le terme „ministre“ est impropre en l'occurrence et il convient de le remplacer par les termes „Administration de la navigation aérienne“.

Article 23 (nouveau selon le Conseil d'Etat)

Au titre V, il convient de prévoir un intitulé abrégé pour faciliter la citation de la loi dans l'avenir dans un article nouveau libellé comme suit:

„**Art. 23.** La référence ultérieure à la présente loi pourra se faire en employant l'intitulé abrégé: „Loi du ... portant création de l'Administration de la navigation aérienne“.“

L'article 23 du projet devient l'article 24.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 3 juillet 2007.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5742/04

N° 5742⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(4.10.2007)

Par lettre du 11 juin 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 d'adapter le cadre légal de l'Administration de l'aéroport aux exigences communautaires telles qu'elles résultent du paquet législatif dit du „ciel unique européen“ adopté en mars 2004, en vue d'une amélioration et d'un renforcement de la sécurité de l'espace aérien européen, ainsi que de l'augmentation de l'efficacité globale des services de navigation aérienne au Luxembourg.

Ce ciel unique européen repose sur une séparation claire entre les prestataires de services de navigation aérienne et l'autorité de surveillance nationale.

Le projet de loi traduit la décision du Conseil de Gouvernement du 11 juin 2004 d'opérer un départage clair entre le rôle de régulateur et de superviseur, d'un côté, et celui de prestataire de services, d'un autre côté, et d'ajuster la répartition des responsabilités entre la Direction de l'Aviation civile et la future Administration de la Navigation Aérienne en conséquence.

La Chambre des Députés, par une motion adoptée le 1er mars 2006, s'est ralliée à cette position en „confirmant le Gouvernement dans sa volonté de veiller dans le domaine de l'aviation civile à une distinction nette entre les fonctions normatives et de contrôle, d'une part, et celles relatives aux prestations de services, d'autre part ...“.

Le règlement européen sur la fourniture de services impose des contraintes de transparence comptable et de tarification au prestataire de services de navigation aérienne que l'actuelle Administration

de l'Aéroport doit respecter afin de pouvoir être certifiée par la Direction de l'Aviation civile. En effet, les services de navigation aérienne fournis par celle-ci devront être soumis à une certification par la Direction de l'Aviation civile, en tant qu'autorité de surveillance nationale („NSA“).

L'Etat désigne la nouvelle Administration de la Navigation Aérienne comme prestataire intégré et exclusif de services de navigation aérienne terminaux à l'aéroport de Luxembourg.

A cette fin, l'Administration de la Navigation Aérienne doit être certifiée et supervisée par l'autorité de surveillance nationale conformément aux exigences communautaires.

Suite à une large consultation qui avait eu lieu avec les partenaires sociaux et la Commission européenne, le Conseil de Gouvernement s'est prononcé le 1er décembre 2006 en faveur de l'organisation de l'actuelle Administration de l'Aéroport sous forme de service de l'Etat à gestion séparée afin de répondre aux exigences communautaires d'indépendance, de transparence et de responsabilité en matière comptable et financière.

La loi en projet vise donc, d'une part, à départager clairement les missions de Lux-Airport et celles de la future Administration de la Navigation Aérienne, et, d'autre part, à clarifier le rôle de la direction de l'Aviation civile qui assume les fonctions d'autorité nationale de surveillance pour la mise en oeuvre du ciel unique européen.

*

I. OBJET DU PROJET **(Article 1er du projet de loi)**

2. Il est proposé de créer l'Administration de la Navigation Aérienne de Luxembourg (ANA), en remplacement de l'Administration de l'aéroport, qui avait été instituée par la loi du 26 juillet 1975 abrogée par le présent projet.

L'article 20 paragraphe 2 du projet fait de cette administration un service de l'Etat à gestion séparée dépendant du ministère des Transports.

Selon l'exposé des motifs, il convient d'énumérer parmi les exigences comptables celles de ventiler dans la comptabilité interne les coûts et les revenus correspondants aux services de navigation aérienne, de soumettre les comptes à des audits réguliers, de publier des comptes financiers, de publier un rapport annuel et de tenir des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne.

Le système de tarification des services de navigation aérienne à mettre en place implique que le prestataire de services de navigation aérienne doit se financer par des redevances à payer par les usagers. Le système de la tarification des coûts est fortement encadré. Ainsi, le coût des différents services de navigation aérienne doit être fixé séparément pour chaque service, les subventions croisées entre services de navigation aérienne ne sont justifiées que pour des raisons objectives et la transparence de l'assiette des coûts doit être assurée.

2bis. Un règlement grand-ducal du 3 février 2006 fixe les règles de la gestion financière et comptable applicables aux services de l'Etat à gestion séparée ainsi que les modalités du contrôle de cette gestion.

Mais le projet de loi ne renvoie pas à ce règlement, pas plus qu'il ne définit ni la notion de „service de l'Etat à gestion séparée“, ni les moyens d'arriver à un autofinancement dans la mesure où tel est le but de la création d'un service à gestion séparée.

Le projet de loi remanié No 5273 institue 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.

Ces 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).

La CEP•L renvoie à ce titre à ses remarques formulées dans son avis relatif au projet de loi remanié No 5273.

La CEP•L se demande en outre si l'autofinancement de l'ANA repose entièrement ou de façon substantielle sur ces redevances. Dans l'affirmative, qu'arrivera-t-il si le présent projet de loi est adopté avant le projet de loi No 5273? Même si l'adoption des deux projets de loi était simultanée, des dispositions transitoires auraient dû être prévues dans le présent projet dans l'attente que l'ANA s'autofinance réellement.

2ter. Enfin, la CEP•L regrette néanmoins cette juxtaposition de texte sans aucun renvoi de l'un à l'autre, ce qui crée un manque de transparence certain.

Elle 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 juridiques.

A défaut, les différents textes doivent indiquer les dispositions qui sont liées à celles d'autres textes.

*

II. MISSIONS DE LA NOUVELLE ADMINISTRATION

Liste exhaustive de ses missions (Article 2 du projet de loi)

3. Le projet avisé énumère avec précision les différentes missions dévolues à l'ANA:
- a.) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents;
 - b.) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
 - c.) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, ainsi que d'exploiter et d'entretenir ces installations;
 - d.) de développer et de mettre en oeuvre un programme de gestion de la sécurité et de la qualité;
 - e.) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
 - f.) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
 - g.) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manoeuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
 - h.) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
 - i.) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
 - j.) de fournir des informations aéronautiques, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
 - k.) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
 - l.) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale;
 - m.) d'assurer le respect des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit;
 - n.) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
 - o.) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation ainsi que du balisage lumineux;
 - p.) d'assurer le fauchage des zones vertes;
 - q.) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunérateurs prestés;
 - r.) d'assurer la gestion du réseau informatique;

- s.) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
- t.) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

4. Les missions de Lux-Airport sont définies par 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 15 du projet avisé vient compléter cette loi en confiant à Lux-Airport l'exploitation technique et commerciale de l'aérodrome, sans préjudice des missions dévolues à l'ANA.

Selon les auteurs, le projet entend départager les missions de Lux-Airport, société anonyme, et celles de l'ANA. Il clarifie que Lux-Airport assure une mission générale d'exploitation technique et commerciale de l'aéroport à côté de l'ANA pour toutes les missions qui ne sont pas spécifiquement réservées à celle-ci.

4bis. La CEP•L relève que le terme „aérodrome“ désigne seulement le terrain aménagé pour le décollage et l'atterrissage des avions (Source: Le Petit Robert, dictionnaire de la langue française).

Tandis que le terme „aéroport“ est plus large et vise l'ensemble des installations nécessaires au trafic aérien: l'aérodrome, l'aérogare, les ateliers, etc. (même source).

Le texte du projet de loi est donc en contradiction avec le commentaire des articles et la CEP•L se demande si le terme „aéroport“ n'est pas le terme le plus approprié.

5. L'article 18 du projet confirme au niveau des missions de la Direction de l'Aviation civile le rôle de celle-ci en tant qu'autorité de surveillance nationale dans la mise en oeuvre du ciel unique européen.

Un organigramme interne non défini (Article 3 du projet de loi)

6. Le texte projeté énonce que l'ANA se dotera d'un organigramme interne pour accomplir ses missions.

7. Le projet de loi se contente de créer l'Administration et laisse celle-ci libre de s'organiser en différents services. En principe, la loi portant création d'une administration prévoit également sa structure et sa subdivision en différents services.

Ainsi la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport définit-elle les différents services de l'Administration de l'aéroport: le service du contrôle de la circulation aérienne, le service des opérations aéronautiques, le service météorologique, le service radiotechnique, le service électrotechnique, le service incendie et sauvetage, le service administratif.

Un règlement grand-ducal spécifie les attributions et les compétences des différents services.

Il apparaît d'autant plus regrettable que le projet de loi ne remplisse pas son rôle de loi organique, alors que certains articles du projet de loi font référence à tel ou tel service de l'ANA. Par exemple, l'article 11 mentionne le service incendie. De même, l'article 6 du projet de loi institue des chefs de service et chefs de service adjoint.

La CEP•L préconise donc que les différents services de l'ANA soient créés par la loi elle-même, tandis que leurs attributions pourront être fixées par un règlement grand-ducal à prendre en exécution de la nouvelle loi.

Possible recours à des prestataires de service externe (Article 4 du projet de loi)

8. En vue de l'exécution de ses nouvelles missions, le projet avisé autorise l'administration à conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et à coopérer, voire à recourir à d'autres prestataires de services de navigation aérienne d'un autre Etat

membre de la Communauté européenne ainsi qu'à adhérer à des organisations nationales ou internationales.

Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts étrangers ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations.

9. Il semble que le premier paragraphe soit plus général et permette la sous-traitance d'une activité entière, tandis que le deuxième paragraphe vise l'engagement de personnes au cas par cas pour telle ou telle mission à exercer individuellement. Mais les deux peuvent aboutir à des abus.

Ainsi la CEP•L rejoint-elle la Représentation du Personnel de l'Administration de l'Aéroport de Luxembourg (RPAA), dans son avis du 21 juin 2007 au sujet de l'avant-projet de loi portant création et organisation de l'ANA sous forme de service de l'Etat à gestion séparée, pour mettre en garde contre les dangers d'un outsourcing pouvant mener à une privatisation. Il serait préférable de doter cette administration des moyens en personnel qualifié pour accomplir elle-même ses nombreuses missions, qui relèvent de l'intérêt général.

*

III. TRANSMISSION PAR L'ANA DES INFORMATIONS A LA DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE (Article 5 du projet de loi)

10. L'ANA doit fournir à la Direction de l'Aviation civile toutes les informations lui permettant un contrôle adéquat de l'application de la réglementation nationale et internationale.

10bis. La CEP•L souhaite que le projet donne une liste non limitative, mais aussi complète que possible des informations à fournir par l'ANA à la Direction de l'Aviation civile.

De plus, devrait être imposé à l'ANA de transmettre à la DAC toutes les informations que cette dernière lui demande expressément.

11. Concernant le dépouillement des enregistrements, le projet de loi donne pouvoir au directeur de l'administration de l'autoriser au cas par cas.

Le commentaire des articles nuance le pouvoir discrétionnaire du directeur puisqu'il énonce que la DAC peut demander à l'ANA d'effectuer un dépouillement.

11bis. La CEP•L demande à voir ajouter cette nuance dans le projet de loi.

*

IV. PERSONNEL DE L'ANA (Articles 5 à 12 du projet de loi)

12. Le projet prévoit que l'ANA est placée sous l'autorité d'un directeur, assisté par un directeur adjoint.

13. Le directeur et le directeur adjoint doivent être détenteurs soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit être inscrit au registre des titres étrangers.

La gestion de chacun des services découlant de l'organigramme interne de l'ANA peut être assurée par un chef de service et en cas de besoin par un chef de service adjoint, désignés par le directeur.

13bis. La loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport subordonne la nomination aux postes de directeur ou directeur adjoint à l'accomplissement avec succès d'un stage de douze mois dans les services d'un aéroport étranger à désigner par le ministre des Transports.

Pourquoi avoir supprimé cette condition, qui semble légitime?

14. Par ailleurs, le projet définit les emplois et fonctions composant le cadre de l'ANA et introduit une carrière supérieure, qui s'avère nécessaire vu le nombre important de personnes bénéficiant d'une formation supérieure dans la carrière moyenne à engager.

La CEP•L se demande si le projet prend en compte les nouvelles exigences au niveau du personnel nécessaire dans le cadre de la gestion financière séparée.

15. Le projet de loi analysé énonce expressément que la collation des titres de chef de service et chef de service adjoint ne modifient pas le rang des fonctionnaires.

16. Dans son avis, la RPAA regrette que „Contrairement aux confirmations de la hiérarchie, l'article 9 ne garantit aucunement un traitement équitable pour les fonctionnaires prêts à assumer des responsabilités accrues en tant que chefs de service et chefs de service adjoint, fonctions qui comme stipulé actuellement entraînent la perte de la prime d'astreinte sans aucun avantage financier de remplacement“.

La CEP•L s'étonne que ces chefs de service et chefs de service adjoint n'obtiennent aucune bonification contrairement aux directeur et directeur-adjoint, qui bénéficient d'une progression au niveau des grades.

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

Au vu de l'introduction projetée d'un statut unique, l'emploi du terme „ouvrier“ ne paraît plus approprié.

Par ailleurs, la CEP•L souligne que le présent projet de loi devrait régler le statut des sapeurs-pompiers professionnels de l'Etat, dont font partie les sapeurs-pompiers du service incendie et sauvetage de l'Aéroport de Luxembourg.

En effet, la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 avait relevé la nécessité d'une telle réglementation en ses termes: „Conscient de l'importance et de la qualité des services prestés par les sapeurs-pompiers professionnels relevant de l'Etat et de la Ville de Luxembourg, le Gouvernement prendra les dispositions nécessaires afin de déterminer dans un texte réglementaire la formation et les attributions de ces fonctionnaires.“

18. Le projet avisé renvoie à un règlement grand-ducal pour fixer les modalités des examens médicaux propres à l'ANA et les autres conditions de recrutement.

Par ailleurs, le projet de loi précise que la limite d'âge pour les candidats aux fonctions du service incendie et sauvetage ainsi que du service du contrôle de la circulation aérienne est fixée à vingt-sept ans.

La CEP•L déduit du commentaire des articles qu'il s'agit d'une limite maximale, mais elle est d'avis qu'elle est trop basse, ce même au vu des arguments avancés: *L'introduction d'une limite d'âge pour les candidats affectés aux missions de contrôle de la circulation aérienne résulte d'un besoin de recrutement de contrôleurs aériens et reflète la volonté de ne plus devoir écarter des candidats en cours de route notamment lors de leur formation auprès d'institutions spécialisées en la matière. En effet, non seulement la formation des futurs contrôleurs de la circulation aérienne est très coûteuse mais encore la procédure de recrutement à mettre en oeuvre implique que des vacances de poste restent inoccupées pendant une période assez longue s'étalant de six mois à un an. L'âge limite de vingt-sept ans correspond également à la limite d'âge fixée par l'institut Eurocontrol pour les futurs contrôleurs aériens recrutés pour le centre de contrôle en route de Maastricht. Cette limite d'âge est également appliquée aux candidats affectés aux missions d'incendie et de sauvetage, car il faut savoir que l'obligation de porter un appareil respiratoire n'est plus envisageable dès que le sapeur-pompier a atteint l'âge de cinquante ans.*

19. Le ministre est autorisé à procéder aux engagements supplémentaires de cinq ingénieurs techniciens.

V. RECRUTEMENT DE DEUX SPECIALISTES SECURITE ET QUALITE (Article 20 du projet de loi)

20. Dans le cadre du ciel unique européen les Etats sont obligés de mettre en oeuvre des programmes systématiques et appropriés de gestion de la sécurité et de la qualité des services ATS (Air Traffic Services) pour veiller au maintien de la sécurité dans la fourniture de ces services à l'intérieur des espaces aériens et aux aéroports.

Etant donné que le prestataire de services de navigation aérienne ne dispose pas du personnel requis hautement qualifié pour assurer ces tâches prescrites par les textes communautaires, il est proposé de recourir au recrutement de ces deux spécialistes par voie du budget des recettes et des dépenses de l'Etat. Ces spécialistes occuperont les postes de „Responsable Sécurité“ et de „Responsable Qualité“.

*

VI. 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-Aiport.

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 S.A. et la Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport de Luxembourg s.à.r.l. détient une action, le personnel de Lux-Aiport 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.

*

21. 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

Service Central des Imprimés de l'Etat

5742/05

N° 5742⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(4.10.2007)

Le présent projet de loi vise à adapter le cadre légal de l'Administration de l'aéroport aux exigences européennes du paquet „ciel unique européen“ adopté en mars 2004. Le paquet „ciel unique européen“ se compose de quatre règlements de base:

- le règlement (CE) No 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen;
- le règlement (CE) No 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen;
- le règlement (CE) No 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen;
- le règlement (CE) No 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

La Chambre de Commerce approuve la création de l'Administration de l'Aviation Civile, ainsi que la distinction claire entre les missions de cette nouvelle Administration et la Direction de l'Aviation Civile. La Chambre de Commerce n'a pas d'observation supplémentaire à formuler.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5742/03

N° 5742³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

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 (5.10.2007)	2
2) Texte coordonné	2

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(5.10.2007)

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 27 septembre 2007.

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 PRELIMINAIRES D'ORDRE GENERAL

La Chambre des Députés souhaite se rallier aux observations rédactionnelles, voire purement techniques, émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 3 juillet 2007 afin d'assurer la cohérence et la lisibilité du texte.

Au-delà de ces modifications purement techniques, une disposition visant à arrêter l'organigramme de la future Administration de la navigation aérienne dans un règlement grand-ducal ad hoc est insérée au niveau de l'article 3. En effet, en reléguant au niveau d'un règlement grand-ducal l'énumération des services de l'administration ainsi que la détermination des missions leur revenant, il est tenu compte à la fois des considérations de flexibilité organisationnelle dont ont fait état les auteurs du projet de loi et des considérations de sécurité juridique inhérentes à tout projet de „loi organique“.

Ensuite, la Chambre des Députés propose l'introduction de quatre amendements à apporter audit projet de loi.

*

TEXTE DES AMENDEMENTS

Amendement 1

L'article 6, paragraphe 2, est remplacé par le texte suivant:

- „(2) Le directeur et le directeur adjoint doivent être titulaires:
- soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit être inscrit au registre des titres étrangers prévu par la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.
 - soit d'un diplôme universitaire luxembourgeois ou étranger portant sur un cycle d'études de niveau universitaire d'au moins 4 années correspondant à la formation exigée pour le poste sollicité.“

Amendement 2

L'article 8 est remplacé par le libellé suivant:

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

Amendement 3

Le chapitre 4 et son article 20 sont supprimés.

Amendement 4

Il est ajouté un nouvel article 23 libellé comme suit:

„**Art. 23.**– La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2008.“

*

COMMENTAIRE DES AMENDEMENTS

Ad Amendement 1

Il est apparu que les conditions d'études du directeur et du directeur adjoint sont très spécifiques et ne correspondent pas nécessairement aux exigences que doivent remplir les candidats futurs à ces postes. En effet, l'administration est en voie d'évoluer vers un prestataire de services qui doit respecter les contraintes économiques, juridiques et financières qui lui sont imposées par les autorités nationales et européennes. A cela s'ajoute que l'Administration de la navigation aérienne devra rendre compte de ses décisions envers les opérateurs qui payeront les redevances d'approche. Il est partant utile de permettre que dans le futur les postes de directeur et de directeur adjoint puissent être occupés également par du personnel bénéficiant d'une formation universitaire de type juridique, économique ou de gestion adaptée aux exigences du profil recherché.

L'amendement susvisé vise à introduire une telle possibilité au niveau du projet de loi.

Ad Amendement 2

L'article 8 du projet de loi omet de faire référence aux fonctionnaires de l'Etat qui pourraient agir pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne. Or, outre des employés et des ouvriers de l'Administration des Ponts et Chaussées qui assurent déjà actuellement différentes missions de l'Administration de l'aéroport en matière notamment de l'entretien et de la maintenance des pistes, des fonctionnaires de cette administration pourraient être amenés à agir pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne. L'amendement vise à permettre de recourir dans le futur également à ces agents de l'Etat dans le cadre de la coopération existante entre ces deux administrations.

Ad Amendement 3

Au vu du fait qu'il est souhaitable que la constitution du service de l'Etat à gestion séparée „Administration de la navigation aérienne“ prendra effet à partir du 1er janvier 2008, il convient de supprimer le chapitre 4 ainsi que l'article 20. En effet, les crédits budgétaires nécessaires au fonctionnement dudit service de l'Etat à gestion séparée et les deux postes des employés de la carrière supérieure de nationalité étrangère sont prévus dans le projet de loi budgétaire pour l'exercice 2008. Le libellé de la présente loi en projet et la numérotation des articles subséquents s'en trouvent modifiés en conséquence.

Ad Amendement 4

Cet article concerne l'entrée en vigueur de la présente loi et est à voir ensemble avec l'amendement No 3.

*

TEXTE COORDONNE

**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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport**

TITRE Ier

Dispositions générales

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

Art. 2. L'administration a pour mission:

- a.) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome;
- b.) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
- c.) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, ainsi que d'exploiter et d'entretenir ces installations;
- d.) de développer et de mettre en oeuvre un programme de gestion de la sécurité et de la qualité;
- e.) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- f.) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
- g.) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manoeuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- h.) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- i.) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
- j.) de fournir des informations aéronautiques, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
- k.) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
- l.) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale;

- m.) d'assurer le respect des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit;
- n.) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
- o.) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation, des zones vertes ainsi que du balisage lumineux;
- p.) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunérateurs prestés;
- q.) d'assurer la gestion du réseau informatique;
- r.) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
- s.) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

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

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

(2) Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues à l'article 2 ci-dessus, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts étrangers ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer au chef de ces prestations.

Art. 5. L'administration doit fournir à la Direction de l'aviation civile toutes les informations lui permettant un contrôle adéquat de l'application de la réglementation nationale et internationale.

Sans préjudice du paragraphe précédent, le dépouillement des enregistrements comprenant les fixations écrites des enregistrements parlés et cartographiques des enregistrements radars, prévus à l'article 2.n) ci-dessus, est autorisé au cas par cas par le directeur de l'administration.

TITRE II

Personnel

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

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

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

- soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration, délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit être inscrit au registre des titres étrangers prévu par la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.

- soit d'un diplôme universitaire luxembourgeois ou étranger portant sur un cycle d'études de niveau universitaire d'au moins 4 années correspondant à la formation exigée pour le poste sollicité.

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

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

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

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

carrière de l'attaché de gouvernement:

- des conseillers de direction première classe
- des conseillers de direction
- des conseillers de direction adjoints
- des attachés de gouvernement 1er en rang
- des attachés de gouvernement
- des stagiaires ayant le titre d'attachés d'administration

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

carrière de l'ingénieur:

- des ingénieurs première classe
- des ingénieurs-chefs de division
- des ingénieurs principaux
- des ingénieurs-inspecteurs
- des ingénieurs
- des stagiaires ayant le titre d'ingénieur stagiaire

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

carrière du technicien diplômé:

- des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang
- des inspecteurs techniques principaux
- des inspecteurs techniques
- des chefs de bureau techniques
- des chefs de bureau techniques adjoints
- des techniciens principaux
- des techniciens diplômés
- des techniciens diplômés stagiaires

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

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

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

carrière de l'ingénieur technicien:

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs
- des ingénieurs techniciens principaux
- des ingénieurs techniciens
- des ingénieurs techniciens stagiaires

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

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

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

carrière du rédacteur:

- des inspecteurs principaux lers en rang
- des inspecteurs principaux
- des inspecteurs
- des chefs de bureau
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs
- des rédacteurs stagiaires

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire administratif:

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

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire technique:

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

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

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

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

carrière de l'artisan:

- des artisans dirigeants
- des 1ers artisans principaux
- des artisans principaux
- des premiers artisans
- des artisans
- des artisans stagiaires

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

Dispositions modificatives

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

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

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

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

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

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

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

**Chapitre 2 : Modification de la loi du 26 juillet 2002 sur la police
et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur
la construction d'une nouvelle aérogare**

Art. 14. Un huitième tiret est ajouté à l'article 2, paragraphe 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare:

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

Art. 15. Un nouveau paragraphe est ajouté à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare:

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

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

Art. 16. La définition sous c) de l'article 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile est remplacée par le texte suivant:

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

Art. 17. A l'article 17, paragraphe 3 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, le tiret libellé

- „– d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport“

est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 18. A l’article 17, paragraphe 3, le tiret libellé:

„de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l’aviation civile“

est remplacé par le texte suivant:

„- d’assurer, en tant qu’autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens“.

TITRE IV

Dispositions transitoires

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

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

TITRE V

Dispositions finales

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

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

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

TITRE VI

Dispositions abrogatoires

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

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

Service Central des Imprimés de l'Etat

5742/06

N° 5742⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(27.11.2007)

Par dépêche du 5 octobre 2007 du Président de la Chambre des députés, le Conseil d'Etat s'est vu soumettre, conformément à l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, à la demande de la Commission des transports, une série d'amendements par rapport au projet de loi sous rubrique.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire des articles amendés ainsi qu'à titre d'information d'une nouvelle version coordonnée du projet de loi en question.

Les amendements font suite dans une large mesure aux propositions formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 3 juillet 2007, et n'appellent dès lors pas d'observation supplémentaire de sa part. Toutefois, il y a lieu de remplacer à l'article 6, paragraphe 2, deuxième tiret (cf. amendement 1), le chiffre „4“ par le terme „quatre“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 27 novembre 2007.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5742/07

N° 5742⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(6.12.2007)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, 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 rubrique a été déposé par Monsieur le Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil le 28 juin 2007.

L'avis du Conseil d'Etat a été rendu le 3 juillet 2007.

L'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics est daté au 3 juillet 2007.

L'avis de la Chambre des Employés privés et celui de la Chambre de Commerce sont intervenus le 4 octobre 2007.

Au cours de sa réunion du 27 septembre 2007, la Commission des Transports a nommé M. Roland Schreiner rapporteur du projet de loi sous rubrique et a procédé à l'examen du projet de loi. Dans cette même réunion la commission a analysé l'avis du Conseil d'Etat et a adopté quatre amendements parlementaires.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat a été rendu le 27 novembre 2007.

Lors de sa réunion du 6 décembre 2007, la commission a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et a adopté le présent rapport.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

L'objectif majeur affiché par le projet de loi consiste à adapter le cadre légal de l'Administration de l'aéroport aux exigences communautaires telles qu'elles résultent du paquet législatif dit du „ciel unique européen“ qui a été adopté en mars 2004 afin notamment de garantir le respect des exigences communes pour une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne au Luxembourg.

A cet égard, il a été jugé opportun de regrouper au sein d'un seul projet de loi l'ensemble des dispositions afférentes à la transposition de ce paquet législatif, et en particulier tous les amendements à la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport. Par ailleurs, il a été veillé à ce que les dispositions du projet de loi en question n'interfèrent pas avec les dispositions prévues au 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 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.

L'initiative du „ciel unique européen“ a pour objectif l'amélioration et le renforcement de la sécurité, la restructuration de l'espace aérien européen en fonction des flux de trafic aérien, la création de capacités supplémentaires et l'augmentation de l'efficacité globale.

Le „ciel unique européen“ se compose de quatre règlements de base, à savoir:

- le règlement (CE) No 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen („règlement-cadre“);
- le règlement (CE) No 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen („règlement sur la fourniture de services“);
- le règlement (CE) No 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen („règlement sur l'espace aérien“);
- le règlement (CE) No 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien („règlement sur l'interopérabilité“).

Il repose sur une séparation claire entre les prestataires de services de navigation aérienne et l'autorité de surveillance nationale.

Le projet de loi tient également compte de la décision du Conseil de Gouvernement du 11 juin 2004 d'opérer un départage clair entre le rôle de régulateur et de superviseur, d'un côté, et celui de prestataire de service, d'un autre côté, et d'ajuster la répartition des responsabilités entre la Direction de l'aviation civile et la future Administration de la navigation aérienne en conséquence.

La Chambre des Députés, par une motion adoptée le 1er mars 2006, s'est ralliée à cette position en „confirmant le Gouvernement dans sa volonté de veiller dans le domaine de l'aviation civile à une distinction nette entre les fonctions normatives et de contrôle, d'une part, et celles relatives aux prestations de service, d'autre part (...)“.

Les services de navigation aérienne devront être soumis à une certification par la Direction de l'aviation civile, en tant qu'autorité de surveillance nationale („NSA“). Le règlement sur la fourniture de services impose des contraintes de transparence comptable et de tarification au prestataire de services de navigation aérienne que l'actuelle Administration de l'aéroport doit respecter afin de pouvoir être certifiée par la Direction de l'aviation civile.

L'Etat désigne la nouvelle Administration de la navigation aérienne comme prestataire intégré et exclusif de services de navigation aérienne terminaux à l'aéroport de Luxembourg. Suite à une large consultation qui avait eu lieu avec les partenaires sociaux et la Commission européenne, le Conseil de Gouvernement s'est prononcé le 1er décembre 2006 en faveur de l'organisation de l'actuelle Administration de l'aéroport sous forme de service de l'Etat à gestion séparée afin de répondre aux exigences communautaires en matière comptable et financière.

Il convient d'énumérer parmi les exigences comptables celles de ventiler dans la comptabilité interne les coûts et les revenus correspondants aux services de navigation aérienne, de soumettre les comptes

à des audits réguliers, de publier des comptes financiers, de publier un rapport annuel et de tenir des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne.

Le système de tarification des services de navigation aérienne à mettre en place implique que le prestataire de services de navigation aérienne doit se financer par des redevances à payer par les usagers.

Le système de la tarification des coûts est fortement encadré. Ainsi, le coût des différents services de navigation aérienne doit être fixé séparément pour chaque service, les subventions croisées entre services de navigation aérienne ne sont justifiées que pour des raisons objectives et la transparence de l'assiette des coûts doit être assurée.

Le règlement (CE) 1794/2006 du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne fixe en détail les modalités du système de tarification des services de navigation aérienne.

Les standards imposés aux prestataires de services de navigation aérienne par le règlement (CE) 2096/2005 du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne exigent une réorganisation structurelle et opérationnelle de l'actuelle Administration de l'aéroport pour l'amélioration de son efficacité globale et le respect des objectifs qu'il doit se fixer.

Il incombe ainsi au prestataire de services de navigation aérienne d'établir un plan d'entreprise pour une période d'au moins cinq ans fixant notamment des objectifs de performance ainsi qu'un plan annuel précisant notamment la situation financière du prestataire de services à court terme ainsi que les indicateurs de performance.

Parallèlement, le prestataire de services de navigation aérienne devra mettre en place des systèmes de gestion de qualité et de sécurité respectueux des exigences européennes (Eurocontrol) et internationales (Organisation de l'Aviation civile internationale, ci-après „OACI“).

La Direction de l'aviation civile sera chargée du contrôle de l'application par le prestataire de services de la réglementation et des exigences communes du ciel unique européen. Elle devra émettre les certificats et prendre les mesures nécessaires et appropriées lorsque le prestataire de services de navigation aérienne certifié ne satisfait plus à ses obligations, pouvant aller jusqu'au retrait du certificat d'exploitation.

La loi en projet vise, d'une part, à départager clairement les missions de lux-Airport et celles de la future Administration de la navigation aérienne, et, d'autre part, à clarifier le rôle de la Direction de l'aviation civile qui assume les fonctions d'autorité nationale de surveillance pour la mise en œuvre du ciel unique européen.

La création d'un service de l'Etat à gestion séparée offre les garanties nécessaires en termes d'indépendance, de transparence et de responsabilité, à la fois pour le prestataire de services de navigation aérienne et pour l'autorité de surveillance nationale.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 3 juillet 2007, le Conseil d'Etat note que le projet de loi sous rubrique a pour objectif la création d'une Administration de la navigation aérienne en remplacement de l'Administration de l'aéroport créée par la loi modifiée du 26 juillet 1975 et qu'il procède à une adaptation du cadre légal aux exigences communautaires découlant d'un ensemble de quatre règlements communautaires connu sous la dénomination „ciel unique européen“.

Le Conseil d'Etat comprend qu'en raison des obligations communautaires les fonctions de surveillance soient séparées des fonctions de gestion, il ne suit pourtant pas l'approche choisie par les auteurs du projet de loi qui consiste à répartir la fonction de gestion de l'aéroport entre deux entités distinctes, à savoir une société de droit privé et une administration de l'Etat. Aux yeux du Conseil d'Etat, un regroupement de cette fonction au sein d'un établissement public aurait été préférable.

Concernant les observations du Conseil d'Etat quant aux différents articles, qui sont pour la plupart d'ordre rédactionnel, il est renvoyé au commentaire des articles ci-dessous.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics a rendu son avis le 3 juillet 2007. L'avis de la Chambre des Employés privés et celui de la Chambre de Commerce sont parvenus à la Chambre des Députés le 4 octobre 2007.

La Chambre de Commerce a approuvé le projet de loi sous rubrique et n'a pas formulé de remarques particulières.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics et la Chambre des Employés privés se sont montrées critiques face à certaines dispositions du projet de loi initial. En fait, ces critiques reflétaient surtout les préoccupations de la Représentation du Personnel de l'Administration de l'aéroport (RPAA) qui avait saisi la Commission des Transports d'une demande d'entrevue. Lors de sa réunion du 27 septembre 2007, la commission a décidé d'attendre le résultat d'une entrevue entre la RPAA et le Ministre des Transports avant de répondre à la demande de celle-ci et avant de transmettre des amendements au texte gouvernemental pour avis complémentaire au Conseil d'Etat. Etant donné que les amendements parlementaires et les modifications du projet de loi initial adoptés par la commission suite aux recommandations du Conseil d'Etat répondaient aux soucis de la RPAA, et partant à la plupart des remarques formulées par les chambres professionnelles, une entrevue subséquente de la RPAA et de la Commission des Transports s'avérait sans objet.

*

V. TRAVAUX EN COMMISSION

Lors de sa réunion du 27 septembre 2007, la Commission des Transports a examiné le projet de loi sous rubrique et l'avis du Conseil d'Etat du 3 juillet 2007.

Elle a décidé de se rallier aux observations rédactionnelles, voire purement techniques, émises par le Conseil d'Etat afin d'assurer la cohérence et la lisibilité du texte.

Au-delà de ces modifications purement techniques, elle retient la proposition du Conseil d'Etat d'insérer une disposition visant à arrêter l'organigramme de la future Administration de la navigation aérienne dans un règlement grand-ducal ad hoc au niveau de l'article 3. En reléguant au niveau d'un règlement grand-ducal l'énumération des services de l'administration ainsi que la détermination des missions leur revenant, elle tient compte à la fois des considérations de flexibilité organisationnelle dont avaient fait état les auteurs du projet de loi et des considérations de sécurité juridique inhérentes à tout projet de „loi organique“.

Au cours de cette même réunion, la commission propose l'introduction de quatre amendements. Ces amendements concernent les articles 6, paragraphe 2, l'article 8, le Chapitre 4 et son article 20, ainsi que l'article 23 nouveau. Pour le détail de ces amendements, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

VI. AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis complémentaire du 27 novembre 2007, le Conseil d'Etat constate que les amendements font suite, dans une large mesure, à ses propositions formulées dans son premier avis. Les amendements ne suscitent donc pas d'observation particulière de sa part, hormis une remarque d'ordre purement rédactionnel, dont la Commission des Transports tient compte.

*

VII. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Remarque préliminaire

De manière générale, la Commission des Transports a suivi les propositions d'ordre purement rédactionnel du Conseil d'Etat. Ces adaptations rédactionnelles ne feront dès lors pas nécessairement l'objet d'un commentaire spécifique.

Intitulé

Faisant suite à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a remplacé les points par des lettres et a supprimé la conjonction „et“ au dernier point.

Article 1er

Par cet article, l'Administration de l'Aéroport est renommée „Administration de la navigation aérienne“ afin d'afficher clairement sa mission première.

Article 2

Cet article précise les missions de l'Administration de la navigation aérienne. Ces différentes missions sont indiquées dans l'ordre de leur importance afin d'assurer un départage clair des compétences de l'Administration de la navigation aérienne par rapport à celles de lux-Airport. Cet article est à lire en parallèle avec l'article 14 (article 15 initial).

La commission a suivi la proposition du Conseil d'Etat de regrouper les points o.) et p.) du projet de loi initial sous un seul point o.).

Article 3

Cette disposition prévoit qu'un règlement grand-ducal réglera l'organisation interne de l'administration.

La commission a repris le libellé proposé par le Conseil d'Etat. Le texte gouvernemental prévoyait que l'administration élabore son organigramme. Vu que pareil texte confère aux différents services des attributions spécifiques, la Haute Corporation avait recommandé que cet organigramme fasse l'objet d'un règlement grand-ducal.

Article 4

L'article 4 vise à assurer à l'Administration de la navigation aérienne la marge de manoeuvre nécessaire afin de pouvoir remplir ses missions avec la plus haute efficacité et de lui permettre de concourir à la réalisation du „ciel unique européen“. Ainsi, ce dispositif permet à l'administration de recourir tant aux services d'autres prestataires de services qu'à des spécialistes étrangers ainsi que d'adhérer à des organisations nationales et internationales.

Article 5

Cet article oblige l'Administration de la navigation aérienne de fournir toutes les informations dont la Direction de l'aviation civile a besoin afin de remplir ses missions de contrôle et de supervision. Compte tenu de l'importante charge de travail supplémentaire occasionnée par le dépouillement des enregistrements lors d'enquêtes sur des incidents ou accidents, il appartient au directeur de l'administration d'en décider au cas par cas, sauf si la demande de ce faire émane de la part de la Direction de l'aviation civile.

Article 6

L'article 6 traite de la direction de l'Administration de la navigation aérienne.

La commission a suivi le Conseil d'Etat qui a proposé un nouveau libellé au premier et au troisième paragraphe.

En outre, dans un souci d'adapter les conditions d'études du directeur et du directeur adjoint à l'évolution de l'administration en question, la commission a tenu à remplacer le libellé du deuxième paragraphe de cet article.

En effet, les conditions d'études initialement prévues étaient très spécifiques, sans correspondre nécessairement aux exigences auxquelles devront répondre les candidats futurs à ces postes. La commission a constaté que l'administration est en voie d'évoluer vers un prestataire de services qui doit respecter des contraintes économiques, juridiques et financières qui lui sont imposées par les autorités nationales et européennes. A cela s'ajoute que l'Administration de la navigation aérienne devra rendre compte de ses décisions envers les opérateurs qui payeront les redevances d'approche. Partant, la commission a estimé opportun de permettre que dans le futur ces postes puissent également être occupés par des ayants une formation universitaire de type juridique, économique ou de gestion adaptée aux exigences du profil recherché.

Le Conseil d'Etat a approuvé ce premier amendement, tout en proposant de remplacer dans ce nouveau libellé du paragraphe 2, au deuxième tiret, le chiffre „4“ par le terme „quatre“. La Commission des Transports a tenu compte de cette remarque.

Article 7

Cet article met en place le cadre du personnel de l'Administration de la navigation aérienne.

Dans son avis, le Conseil d'Etat propose une nouvelle phrase introductive de l'article 7 et constate que le premier paragraphe „mélange dans une même énumération la carrière de l'attaché de gouvernement et celle de l'ingénieur. Alors que les deux carrières sont régies par des dispositions spécifiques, il convient d'en faire deux paragraphes distincts.“

La commission a procédé aux adaptations proposées par la Haute Corporation.

Article 8

Cet article précise le libellé de l'article 5, paragraphe II, de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport.

Constatant que le libellé initial de l'article 8 omettait de faire référence aux fonctionnaires de l'Etat qui pourraient agir pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne, la Commission des Transports a remplacé ce texte par une formulation permettant de recourir dans le futur également à ces agents de l'Etat.

En effet, outre des employés et des ouvriers de l'Administration des Ponts et Chaussées qui assurent déjà actuellement différentes missions de l'Administration de l'aéroport, notamment en matière de l'entretien et de la maintenance des pistes, des fonctionnaires de cette administration pourraient être amenés à agir pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne dans le cadre de la coopération existante entre ces deux administrations.

Le Conseil d'Etat approuve cet amendement.

Article 9

Tandis que le premier paragraphe de ce dispositif précise que la collation des titres prévus par l'article 6 paragraphe 3 ne modifie pas l'avancement en grade des fonctionnaires concernés, le deuxième paragraphe maintient une prime introduite par la loi du 27 juillet 1978 modifiant la loi du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport.

Article 10

Par analogie à d'autres administrations publiques, il est retenu par cet article que les conditions d'études, d'admission au stage, de nomination définitive et de promotion aux différentes fonctions de l'administration sont fixées par règlement grand-ducal.

Article 11

Cet article prévoit qu'un règlement grand-ducal déterminera les conditions de recrutement et plus particulièrement des examens médicaux. Il fixe en outre une limite d'âge pour les candidats aux missions de contrôle de la circulation aérienne, limite d'âge qui correspond à celle fixée par l'institut Eurocontrol. Cette limite d'âge s'applique également aux candidats aux services incendie et sauvetage, compte tenu de certaines astreintes physiques que ce travail comporte.

Article 12 du projet de loi initial (transféré)

Conformément aux recommandations du Conseil d'Etat, l'article 12 initial figure désormais au Titre IV – *Dispositions transitoires* (voir article 19 nouveau). Les articles suivants sont renumérotés en conséquence.

Articles 12 et 13 (articles 13 et 14 du projet de loi initial)

Ces deux articles consistent en des adaptations de texte qui s'imposent dans la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

Article 14 (article 15 du projet de loi initial)

A lire en parallèle avec les missions de l'Administration de la navigation aérienne énumérées à l'article 2, cet article vise à déterminer clairement la mission de lux-Airport qui est une mission générale d'exploitation technique et commerciale de l'aéroport.

Concentrer toutes les tâches qui ne sont pas spécifiquement réservées à l'Administration de la navigation aérienne dans les mains d'une seule entité gestionnaire doit servir à assurer une gestion optimisée et une valorisation de l'infrastructure aéroportuaire permettant de faire face à la concurrence entre aéroports limitrophes.

Article 15 (article 16 du projet de loi initial)

Cet article permet l'établissement par voie de règlement grand-ducal de règles de police particulières pour l'aéroport afin de combler un vide juridique dans le domaine de l'aviation civile. Il s'agira plus particulièrement de règles concernant la conduite de véhicules à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire.

Articles 16 et 17 (articles 17 et 18 du projet de loi initial)

Cet article est à lire conjointement avec l'article subséquent. Les modifications apportées à la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée ont pour objet d'exclure toute ambiguïté en ce qui concerne la définition de l'entité gestionnaire de l'aéroport.

Article 18 (article 19 du projet de loi initial)

Cet article apporte une précision quant au rôle de la Direction de l'aviation civile dans le contexte de la mise en oeuvre du ciel unique européen.

Article 19 (article 12 du projet de loi initial)

Cet article permet l'engagement de cinq ingénieurs techniciens par dérogation au nombre maximal fixé dans la loi budgétaire. La disposition s'explique par la nécessité de pouvoir disposer rapidement des effectifs permettant d'exécuter les tâches imposées par la réglementation européenne dans le domaine CNS (Communication, Navigation et Surveillance).

Tant par le transfert de cette disposition de l'ancien article 12 que par le remplacement du terme „ministre“ par le nom de l'administration concernée, la commission a tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat.

Article 20 du projet de loi initial (supprimé)

Cet article prévoyait la constitution de l'Administration de la navigation aérienne comme service de l'Etat à gestion séparée dépendant du Ministère des Transports. En outre, le recrutement de deux spécialistes pour assurer certaines tâches prescrites par les textes communautaires était également prévu via une modification du budget des recettes et des dépenses de l'Etat.

Par un amendement, la Commission des Transports a proposé de supprimer le Chapitre 4 et son article 20 au vu du fait qu'il est souhaitable que la constitution du service de l'Etat à gestion séparée „Administration de la navigation aérienne“ prendra effet à partir du 1er janvier 2008. En effet, les crédits budgétaires nécessaires au fonctionnement dudit service de l'Etat à gestion séparée et les deux postes des employés de la carrière supérieure de nationalité étrangère sont prévus dans la loi budgétaire pour l'exercice 2008. Le libellé de la présente loi en projet et la numérotation des articles subséquents s'en trouvent modifiés en conséquence.

Article 20 (article 21 du projet de loi initial)

Cette disposition prévoit l'avancement en grade du directeur adjoint actuel de l'administration en question, une année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 21 (article 22 du projet de loi initial)

L'article 21 a pour objet de maintenir en vigueur les textes législatifs et réglementaires pris en exécution de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport – à l'exception, bien évidemment, d'éventuels amendements ultérieurs. A cette fin les références faites à l'Administration de l'aéroport sont adaptées au nouveau nom retenu au premier article.

Article 22

Cet article permet le recours à un intitulé abrégé et résulte d'une proposition afférente du Conseil d'Etat.

Article 23

L'article 23 fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi et est à voir dans le contexte de la suppression de l'article 20 du texte gouvernemental.

Article 24 (article 23 du projet de loi initial)

Sans observation.

*

VIII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

*

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

TITRE Ier

Dispositions générales

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

Art. 2. L'administration a pour mission:

- a.) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome;
- b.) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
- c.) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, ainsi que d'exploiter et d'entretenir ces installations;

- d.) de développer et de mettre en œuvre un programme de gestion de la sécurité et de la qualité;
- e.) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- f.) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
- g.) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- h.) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- i.) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
- j.) de fournir des informations aéronautiques, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
- k.) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
- l.) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale;
- m.) d'assurer le respect des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit;
- n.) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
- o.) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation, des zones vertes ainsi que du balisage lumineux;
- p.) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunérateurs prestés;
- q.) d'assurer la gestion du réseau informatique;
- r.) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
- s.) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

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

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

(2) Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues à l'article 2 ci-dessus, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts étrangers ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer au chef de ces prestations.

Art. 5. L'administration doit fournir à la Direction de l'aviation civile toutes les informations lui permettant un contrôle adéquat de l'application de la réglementation nationale et internationale.

Sans préjudice du paragraphe précédent, le dépouillement des enregistrements comprenant les fixations écrites des enregistrements parlés et cartographiques des enregistrements radar, prévus à l'article 2.n) ci-dessus, est autorisé au cas par cas par le directeur de l'administration.

TITRE II

Personnel

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

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

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

- soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration, délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit être inscrit au registre des titres étrangers prévu par la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.
- soit d'un diplôme universitaire luxembourgeois ou étranger portant sur un cycle d'études de niveau universitaire d'au moins quatre années correspondant à la formation exigée pour le poste sollicité.

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

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

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

- (1) Dans la carrière supérieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:
 - carrière de l'attaché de gouvernement:
 - des conseillers de direction première classe
 - des conseillers de direction
 - des conseillers de direction adjoints
 - des attachés de gouvernement 1er en rang
 - des attachés de gouvernement
 - des stagiaires ayant le titre d'attachés d'administration
- (2) Dans la carrière supérieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:
 - carrière de l'ingénieur:
 - des ingénieurs première classe
 - des ingénieurs-chefs de division
 - des ingénieurs principaux
 - des ingénieurs-inspecteurs
 - des ingénieurs
 - des stagiaires ayant le titre d'ingénieur stagiaire
- (3) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:
 - carrière du technicien diplômé:
 - des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang
 - des inspecteurs techniques principaux

- des inspecteurs techniques
- des chefs de bureau techniques
- des chefs de bureau techniques adjoints
- des techniciens principaux
- des techniciens diplômés
- des techniciens diplômés stagiaires

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

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

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

carrière de l'ingénieur technicien:

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs
- des ingénieurs techniciens principaux
- des ingénieurs techniciens
- des ingénieurs techniciens stagiaires

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

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

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

carrière du rédacteur:

- des inspecteurs principaux 1ers en rang
- des inspecteurs principaux
- des inspecteurs
- des chefs de bureau
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs
- des rédacteurs stagiaires

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire administratif:

- des premiers commis principaux
- des commis principaux
- des commis
- des commis adjoints

- des expéditionnaires
- des expéditionnaires stagiaires

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire technique:

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

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

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

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

carrière de l'artisan:

- des artisans dirigeants
- des 1ers artisans principaux
- des artisans principaux
- des premiers artisans
- des artisans
- des artisans stagiaires

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 2: Modification de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

Art. 14. Un huitième tiret est ajouté à l'article 2, paragraphe 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare:

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

Art. 15. Un nouveau paragraphe est ajouté à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare:

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

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

Art. 16. La définition sous c) de l'article 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile est remplacée par le texte suivant:

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

Art. 17. A l'article 17, paragraphe 3 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, le tiret libellé

„- d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport“

est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 18. A l'article 18, paragraphe 3, le tiret libellé:

„de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l'aviation civile“

est remplacé par le texte suivant:

„- d'assurer, en tant qu'autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens.“

TITRE IV

Dispositions transitoires

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

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

TITRE V

Dispositions finales

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

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

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

TITRE VI

Dispositions abrogatoires

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

Luxembourg, le 6 décembre 2007

Le Président-Rapporteur,
Roland SCHREINER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5742/08

N° 5742⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (14.12.2007).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(14.12.2007)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission des Transports vient de constater, après l'adoption du rapport relatif au projet de loi sous rubrique en date du 6 décembre 2007, qu'une erreur matérielle s'était glissée *ab initio* dans le libellé de l'article 15 du texte gouvernemental initial du projet (article 14 dans le texte coordonné proposé par la Commission).

En effet, le terme „aérodrome“ contenu dans le libellé de l'article 14 (article 15 du projet de loi initial) est à remplacer par le terme „aéroport“, étant donné que le terme „aérodrome“ désigne un „terrain aménagé pour le décollage et l'atterrissage des avions“ et comprend en outre les „pistes balisées, le tarmac, les hangars et la tour de contrôle“, et est communément employé pour désigner un petit aéroport, tandis que le terme „aéroport“ désigne l'„ensemble des installations (aérodrome, aérogare, ateliers) nécessaires au trafic aérien intéressant une ville ou une région“.

Dans cet ordre d'idées, le terme „aérodrome“ n'était donc de prime abord point approprié à l'endroit de cet article et devrait partant être remplacé par le terme „aéroport“, qui désigne l'ensemble des installations nécessaires au trafic aérien, afin d'éviter toute équivoque. L'emploi de ce terme s'impose par ailleurs suite aux explications fournies dans le commentaire des articles.

En conséquence, l'article 14 prendra la teneur suivante:

„**Art. 14.** Un huitième tiret est ajouté à l'article 2, paragraphe 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare:

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

*

Etant donné que la Commission des Transports est d'avis qu'il s'agit en l'occurrence d'un redressement d'ordre purement rédactionnel, la commission parlementaire vous saurait gré de souscrire à cette formulation sans devoir recourir à la procédure d'amendements parlementaires entraînant un nouvel avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre des Transports et à la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Pour le Président de la Chambre des Députés,

Laurent MOSAR

Vice-Président de la Chambre des Députés

*

TEXTE COORDONNE

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;

c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

TITRE Ier

Dispositions générales

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

Art. 2. L'administration a pour mission:

- a.) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome;
- b.) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
- c.) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, ainsi que d'exploiter et d'entretenir ces installations;
- d.) de développer et de mettre en œuvre un programme de gestion de la sécurité et de la qualité;
- e.) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- f.) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
- g.) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- h.) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- i.) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
- j.) de fournir des informations aéronautiques, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
- k.) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;

- l.) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale;
- m.) d'assurer le respect des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit;
- n.) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
- o.) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation, des zones vertes ainsi que du balisage lumineux;
- p.) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunérateurs prestés;
- q.) d'assurer la gestion du réseau informatique;
- r.) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
- s.) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

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

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

(2) Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues à l'article 2 ci-dessus, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts étrangers ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations.

Art. 5. L'administration doit fournir à la Direction de l'aviation civile toutes les informations lui permettant un contrôle adéquat de l'application de la réglementation nationale et internationale.

Sans préjudice du paragraphe précédent, le dépouillement des enregistrements comprenant les fixations écrites des enregistrements parlés et cartographiques des enregistrements radar, prévus à l'article 2. n.) ci-dessus, est autorisé au cas par cas par le directeur de l'administration.

TITRE II

Personnel

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

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

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

- soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration, délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit

être inscrit au registre des titres étrangers prévu par la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur;

- soit d'un diplôme universitaire luxembourgeois ou étranger portant sur un cycle d'études de niveau universitaire d'au moins quatre années correspondant à la formation exigée pour le poste sollicité.

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

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

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

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

carrière de l'attaché de gouvernement:

- des conseillers de direction première classe
- des conseillers de direction
- des conseillers de direction adjoints
- des attachés de gouvernement 1ers en rang
- des attachés de gouvernement
- des stagiaires ayant le titre d'attachés d'administration

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

carrière de l'ingénieur:

- des ingénieurs première classe
- des ingénieurs-chefs de division
- des ingénieurs principaux
- des ingénieurs-inspecteurs
- des ingénieurs
- des stagiaires ayant le titre d'ingénieur stagiaire

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

carrière du technicien diplômé:

- des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang
- des inspecteurs techniques principaux
- des inspecteurs techniques
- des chefs de bureau techniques
- des chefs de bureau techniques adjoints
- des techniciens principaux
- des techniciens diplômés
- des techniciens diplômés stagiaires

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

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

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

carrière de l'ingénieur technicien:

- des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux 1ers en rang

- des ingénieurs techniciens inspecteurs principaux
- des ingénieurs techniciens inspecteurs
- des ingénieurs techniciens principaux
- des ingénieurs techniciens
- des ingénieurs techniciens stagiaires

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

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

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

carrière du rédacteur:

- des inspecteurs principaux Iers en rang
- des inspecteurs principaux
- des inspecteurs
- des chefs de bureau
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs
- des rédacteurs stagiaires

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire administratif:

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

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire technique:

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

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

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

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

carrière de l'artisan:

- des artisans dirigeants
- des 1ers artisans principaux
- des artisans principaux
- des premiers artisans
- des artisans
- des artisans stagiaires

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

Dispositions modificatives

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

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

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

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

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

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

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

**Chapitre 2: Modification de la loi du 26 juillet 2002
sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg
ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

Art. 14. Un huitième tiret est ajouté à l'article 2, paragraphe 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare:

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

Art. 15. Un nouveau paragraphe est ajouté à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare:

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

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

Art. 16. La définition sous c) de l'article 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile est remplacée par le texte suivant:

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

Art. 17. A l'article 17, paragraphe 3 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, le tiret libellé

- „- d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport“

est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 18. A l'article 17, paragraphe 3, le tiret libellé:

„de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l'aviation civile“

est remplacé par le texte suivant:

„- d'assurer, en tant qu'autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens“.

TITRE IV

Dispositions transitoires

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

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

TITRE V

Dispositions finales

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

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

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

TITRE VI

Dispositions abrogatoires

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

Service Central des Imprimés de l'Etat

5742/09

N° 5742⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

**DEPECHE DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(17.12.2007)

Monsieur le Président,

En réponse à votre dépêche du 14 décembre 2007 concernant le projet de loi sous rubrique, j'ai l'honneur de vous signaler que le Conseil d'Etat partage l'avis de la Commission parlementaire en charge du dossier qu'il convient de remplacer à l'article 14 du texte coordonné du 5 octobre 2007 le terme „aérodrome“ par celui de „aéroport“.

La rectification proposée vise en effet à redresser une erreur matérielle et ne constitue de l'avis du Conseil d'Etat pas un amendement appelant un avis complémentaire de sa part.

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

Le Président du Conseil d'Etat,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5742/10

N° 5742¹⁰

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(21.12.2007)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 21 décembre 2007 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

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;

c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 18 décembre 2007 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 3 juillet 2007 et 27 novembre 2007;

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 21 décembre 2007.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

5742

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 240

28 décembre 2007

S o m m a i r e

ADMINISTRATION DE LA NAVIGATION AERIENNE

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. page **4398**

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.

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

Vu le règlement (CE) 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») et le règlement (CE) 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne;

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

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

Avons ordonné et ordonnons:

TITRE I^{er} – DISPOSITIONS GENERALES

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

Art. 2. L'administration a pour mission:

- a) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome;
- b) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
- c) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, ainsi que d'exploiter et d'entretenir ces installations;
- d) de développer et de mettre en œuvre un programme de gestion de la sécurité et de la qualité;
- e) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- f) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
- g) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- h) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- i) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
- j) de fournir des informations aéronautiques, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
- k) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
- l) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale;
- m) d'assurer le respect des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit;
- n) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
- o) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation, des zones vertes ainsi que du balisage lumineux;
- p) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunérateurs prestés;
- q) d'assurer la gestion du réseau informatique;

- r) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
- s) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

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

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

(2) Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues à l'article 2 ci-dessus, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts étrangers ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations.

Art. 5. L'administration doit fournir à la Direction de l'aviation civile toutes les informations lui permettant un contrôle adéquat de l'application de la réglementation nationale et internationale.

Sans préjudice du paragraphe précédent, le dépouillement des enregistrements comprenant les fixations écrites des enregistrements parlés et cartographiques des enregistrements radar, prévus à l'article 2.n) ci-dessus, est autorisé au cas par cas par le directeur de l'administration.

TITRE II – PERSONNEL

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

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

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

- soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit être inscrit au registre des titres étrangers prévu par la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur;
- soit d'un diplôme universitaire luxembourgeois ou étranger portant sur un cycle d'études de niveau universitaire d'au moins 4 années correspondant à la formation exigée pour le poste sollicité.

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

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

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

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

carrière de l'attaché de gouvernement:

- des conseillers de direction première classe
- des conseillers de direction
- des conseillers de direction adjoints
- des attachés de gouvernement 1^{er} en rang
- des attachés de gouvernement
- des stagiaires ayant le titre d'attachés d'administration

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

carrière de l'ingénieur:

- des ingénieurs première classe
- des ingénieurs-chefs de division
- des ingénieurs principaux
- des ingénieurs-inspecteurs
- des ingénieurs
- des stagiaires ayant le titre d'ingénieur stagiaire

(3) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

carrière du technicien diplômé:

- des inspecteurs techniques principaux 1^{ers} en rang
- des inspecteurs techniques principaux
- des inspecteurs techniques
- des chefs de bureau techniques
- des chefs de bureau techniques adjoints
- des techniciens principaux
- des techniciens diplômés
- des techniciens diplômés stagiaires

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

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

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

carrière de l'ingénieur technicien:

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1^{ers} en rang
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs
- des ingénieurs techniciens principaux
- des ingénieurs techniciens
- des ingénieurs techniciens stagiaires

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

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

(5) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

carrière du rédacteur:

- des inspecteurs principaux 1^{ers} en rang
- des inspecteurs principaux
- des inspecteurs
- des chefs de bureau
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs
- des rédacteurs stagiaires

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire administratif:

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

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

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

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

carrière de l'expéditionnaire technique:

- des premiers commis techniques principaux
- des commis techniques principaux
- des commis techniques

- des commis techniques adjoints
- des expéditionnaires techniques
- des expéditionnaires techniques stagiaires

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

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

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

Carrière de l'artisan:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III – DISPOSITIONS MODIFICATIVES

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 2: Modification de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

Art. 14. Un huitième tiret est ajouté à l'article 2, paragraphe 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare:

«– l'exploitation technique et commerciale de l'aéroport, sans préjudice des missions dévolues à l'Administration de la navigation aérienne».

Art. 15. Un nouvel paragraphe est ajouté à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare:

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

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

Art. 16. La définition sous c) de l'article 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile est remplacée par le texte suivant:

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

Art. 17. A l'article 17, paragraphe 3 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, le tiret libellé

«– d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport»

est remplacé par le texte suivant:

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

Art. 18. A l'article 17, paragraphe 3, le tiret libellé:

«de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l'aviation civile»

est remplacé par le texte suivant:

«– d'assurer, en tant qu'autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens».

TITRE IV – DISPOSITIONS TRANSITOIRES

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

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

TITRE V – DISPOSITIONS FINALES

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

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

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

TITRE VI – DISPOSITIONS ABROGATOIRES

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

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

Le Ministre des Transports,
Lucien Lux

Palais de Luxembourg, le 21 décembre 2007.
Henri

Doc. parl. 5742; sess. ord. 2006-2007