



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6056

Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Date de dépôt : 12-06-2009

Date de l'avis du Conseil d'État : 04-05-2010

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
20-07-2010	Résumé du dossier	Résumé	<u>4</u>
12-06-2009	Déposé	6056/00	<u>7</u>
23-09-2009	Avis de la Chambre des Métiers sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, retrait et de suspension des licenc [...]	6056/01	<u>63</u>
15-10-2009	Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des li [...]	6056/02	<u>66</u>
26-10-2009	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, retrait et de suspension des licenc [...]	6056/03	<u>73</u>
12-11-2009	Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retra [...]	6056/04	<u>78</u>
18-12-2009	Avis du Conseil d'Etat (18.12.2009)	6056/05	<u>86</u>
15-03-2010	Amendements gouvernementaux 1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (10.3.2010) 2) Texte amendé du projet de loi 3) Texte amendé du [...]	6056/06	<u>89</u>
14-04-2010	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérien [...]	6056/07	<u>158</u>
22-04-2010	Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérié [...]	6056/08	<u>161</u>
04-05-2010	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (4.5.2010)	6056/09	<u>166</u>
14-05-2010	Avis de la Chambre des Métiers sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux qualifications et mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne ([...]	6056/10	<u>171</u>
04-06-2010	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6056/11	<u>174</u>
29-06-2010	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (29.6.2010)	6056/12	<u>187</u>
07-07-2010	Rapport de commission(s) : Commission du	6056/13	<u>190</u>

Date	Description	Nom du document	Page
	Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz		
13-07-2010	Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi, le projet de règlement grand-ducal relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de [...]	6056/14	<u>215</u>
13-07-2010	Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (13.7.2010)	6056/16	<u>220</u>
20-07-2010	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (20-07-2010) Evacué par dispense du second vote (20-07-2010)	6056/15	<u>223</u>
07-07-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (32) de la reunion du 7 juillet 2010	32	<u>226</u>
02-06-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (27) de la reunion du 2 juin 2010	27	<u>234</u>
23-08-2010	Publié au Mémorial A n°153 en page 2626	6056	<u>327</u>

Résumé

6056 RESUME

Ce texte a pour objet de transposer en droit national la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ; il porte sur les modalités d'obtention et de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence dans un contexte de collaboration régionale croissante entre prestataires de services de navigation aérienne.

L'espace aérien européen est l'un des espaces de circulation les plus encombrés du monde. A l'heure actuelle, la fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne en îlots nationaux de règles nationales, de procédures, de marchés et de niveaux de performance constitue le principal obstacle à des progrès dans ce secteur. Il est dès lors important d'harmoniser les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Dans ce contexte, le paquet „Ciel unique européen“ veut remédier à cette fragmentation par un nombre d'initiatives. L'une d'elles est la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettant la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de sécurité plus élevés.

La mise en œuvre de la législation relative au Ciel unique européen exige l'élaboration d'une législation plus détaillée, portant notamment sur la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

L'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la circulation aérienne. La création de normes de compétence communautaires réduit également la fragmentation dans ce domaine, ce qui se traduit par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne.

Le présent projet de loi se fonde sur les normes internationales existantes en matière de contrôle aérien. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne. L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) a adopté des exigences réglementaires de sécurité, désignées par l'acronyme ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*). La directive 2006/23/CE précitée a transposé en droit communautaire les exigences prévues par l'ESARR 5 relative aux contrôleurs de la circulation aérienne. Le présent projet de loi transpose par conséquent en droit national, tant les exigences communautaires qu'internationales (ESARR 5 d'Eurocontrol et l'Annexe 1 à la Convention relative à l'aviation civile internationale), en matière de licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Au Luxembourg, l'Administration de la navigation aérienne (ANA) est la seule entité opérationnelle qui emploie des contrôleurs de la circulation aérienne. Actuellement, l'ANA compte parmi ses effectifs 50 contrôleurs de la circulation aérienne. La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'autorité nationale de surveillance. Elle répond à tous les critères exigés par l'article 3 de la directive 2006/23/CE : impartialité et indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne que vis-à-vis des organismes de formation. Hormis le cadre spécifique prévu pour les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, il y a lieu de mentionner que la DAC a, en parallèle, été désignée comme autorité nationale de surveillance du Luxembourg dans le cadre du Ciel unique européen. A ce titre, la DAC dispose en tant qu'

autorité nationale de surveillance compétente de l'autorité pour délivrer, proroger, refuser, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les qualifications ou les mentions y inscrites.

La transposition des règles communautaires sur l'obtention et le maintien en validité de la licence devraient permettre aux Etats membres de l'UE d'établir une confiance réciproque dans leurs systèmes mutuels de délivrance de licences. Il est dès lors important, afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité, d'harmoniser les exigences en matière d'aptitude professionnelle, de compétence et d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Cela devrait se traduire par la fourniture de services de navigation aérienne sûrs et de qualité élevée ainsi que par la reconnaissance des licences dans toute la Communauté, de façon à accroître leur liberté de circulation et à améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne.

6056/00

N° 6056

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs aériens**

* * *

*(Dépôt: le 12.6.2009)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (26.5.2009).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	3
4) Commentaire des articles du projet de loi.....	7
5) Fiche financière	8
6) Annexes	10
7) Projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.....	37
8) Commentaire des articles du projet de règlement grand-ducal	48

*

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 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Palais de Luxembourg, le 26 mai 2009

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. *Champ d'application et objectif*

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

La présente loi a pour objet la mise en oeuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Art. 2. *Autorité nationale de surveillance*

La Direction de l'aviation civile, ci-après dénommée „la DAC“, est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer, proroger, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites.

La DAC est aussi l'autorité compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;
- b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions;
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 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. 3. *Principes généraux régissant la délivrance de licences*

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et des règlements d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation.

Les conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire sont définies par règlement grand-ducal.

Art. 4. *Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation*

La DAC est l'autorité compétente pour délivrer et retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conditions de délivrance et de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Art. 5. *Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens*

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Art. 6. Dispositions administratives pour les prestataires de services

(1) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de plan de formation dûment agréé.

(3) L'amende visée aux alinéas (1) et (2) ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national les principes directeurs commandés par la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. Un règlement grand-ducal particulier vient à accompagner et à préciser les dispositions générales fixées par le présent projet de loi.

Considérations générales

L'espace aérien européen demeure un des espaces de circulation les plus encombrés du monde. A l'heure actuelle, la fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne en îlots nationaux de règles nationales, de procédures, de marchés et de niveaux de performance constitue le principal obstacle à des progrès dans ce secteur. Il est dès lors important d'harmoniser les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Dans ce contexte, le paquet „Ciel unique européen“ veut remédier à cette fragmentation par un nombre d'initiatives. L'une d'elles est la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettant la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de sécurité plus élevés.

La mise en oeuvre de la législation relative au Ciel unique européen exige l'élaboration d'une législation plus détaillée, portant notamment sur la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, comme le prévoit l'article 5 du 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, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

L'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la circulation aérienne. La création de normes de compétence communautaires réduit également la fragmentation dans ce domaine, ce qui se traduit par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne.

La présente loi se fonde sur les normes internationales existantes en matière de contrôle aérien. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris des exigences linguistiques.

L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), créée par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, a adopté les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol, désignées communément par l'acronyme ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*). Conformément à l'article 4 du règlement (CE) No 550/2004, la directive 2006/23/CE élargie a transposé en droit communautaire les exigences prévues par l'ESARR 5 relative aux contrôleurs de la circulation aérienne. La présente loi transpose par conséquent en droit national, tant les exigences communautaires qu'internationales (ESARR 5 d'Eurocontrol et l'*Annexe 1* à la Convention relative à l'aviation civile internationale – licences du personnel), en matière de licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Au Grand-Duché de Luxembourg, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), créée par la loi du 21 décembre 2007 est la seule entité opérationnelle qui emploie des contrôleurs de la circulation aérienne. Actuellement, l'ANA compte parmi ses effectifs 50 contrôleurs de la circulation aérienne, dont 44 contrôleurs aériens fonctionnaires, 2 contrôleurs aériens anglais et 4 contrôleurs aériens stagiaires en cycle de formation.

EUROCONTROL a établi en 1969 un centre de formation, l'IANS – *Institute for air navigation services* au plateau de Kirchberg, dont la finalité première réside en la fourniture de cycles de formation initiale et continue aux Etats membres dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne. L'institut de formation ayant son principal établissement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il y a lieu de l'englober dans le cadre légal mis en avant par la directive 2006/23/CE, puisque l'entité concernée sera supervisée par l'autorité de surveillance luxembourgeoise, à savoir la Direction de l'Aviation Civile.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle répond à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE: impartialité et indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

Hormis le cadre spécifique prévu pour les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, il y a lieu de mentionner que la DAC, en parallèle, a été formellement désignée comme autorité nationale de surveillance du Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre du Ciel unique européen en février 2005 (cf. article 4 du règlement No 549/2004/CE du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du Ciel unique européen).

A ce titre, la DAC dispose en tant qu'autorité nationale de surveillance compétente de l'autorité pour délivrer, proroger, refuser, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les qualifications ou les mentions y inscrites.

La transposition des règles communautaires sur l'obtention et le maintien en validité de la licence sous rubrique devraient permettre aux Etats membres de l'Union européenne d'établir une confiance réciproque dans leurs systèmes mutuels de délivrance de licences. Il est dès lors important, afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité, d'harmoniser les exigences en matière d'aptitude professionnelle, de compétence et d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Cela devrait se traduire par la fourniture de services de navigation aérienne sûrs et de qualité élevée ainsi que par la reconnaissance des licences dans toute la Communauté, de façon à accroître leur liberté de circulation et à améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne.

Il se pose logiquement la question du choix des instruments juridiques que les auteurs du texte de transposition ont empruntés. Ils se sont décidés pour une démarche double ce qui se traduit par un recours à la loi assortie d'un règlement grand-ducal pour reprendre les mesures de mise en oeuvre et d'exécution pour asseoir le cadre de la rigueur et de la sécurité juridique requises tout en lui procurant la flexibilité nécessaire pour tenir compte des spécificités nationales.

Deux raisons majeures viennent en particulier expliquer pareil recours à la loi: la garantie du respect des prescriptions constitutionnelles et le renforcement de la sécurité juridique du texte.

Le respect des libertés fondamentales prescrites par la Constitution intervient à deux reprises tant pour ce qui est du principe de la légalité des peines que pour le principe de la liberté de commerce et de l'industrie et son corollaire qu'est la réglementation d'une profession déterminée.

Le Conseil d'Etat a eu l'occasion de se prononcer sur la portée de ces principes dans un domaine très proche et comparable qui relève également de la sphère aéronautique, à savoir l'instauration du système national de licences du personnel de conduite d'avion.

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

Tenant compte des considérations de l'arrêt No 12/02 du 22 mars 2002 de la Cour constitutionnelle arguant que le principe de la spécificité de l'incrimination constitue le corollaire de la légalité des peines consacré à l'article 14 de la Constitution et en vertu duquel „*toute peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi*“, la rédaction du paragraphe afférent énonce de manière très détaillée les conditions de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées.

D'après l'arrêt prémentionné, „*le principe de la légalité des peines entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et précis pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables*“.

Il y a lieu d'ajouter que l'assise d'un règlement grand-ducal sur la seule base légale fournie par la loi d'habilitation du 9 août 1971 dans le cadre de la transposition des directives européennes dans le domaine des transports aurait été insuffisante.

Si certaines transpositions de directives ne nécessitent que des modifications sur le plan réglementaire, d'autres imposent de procéder à des adaptations de nature législative. Il peut être envisagé, en pareil cas, d'habiliter le pouvoir exécutif par une loi à procéder dans des domaines précis à des aménagements ou dérogations à la législation en vigueur.

La loi d'habilitation du 9 août 1971 permet ainsi la transposition des directives européennes par voie de règlement grand-ducal. Aux termes de son article 1er, cette habilitation n'est valable que pour les matières relevant des domaines économique, technique, agricole, forestier, social et des transports, à l'exclusion toutefois de celles réservées de par la Constitution à la loi.

Il y est d'ailleurs disposé que ces règlements peuvent déroger aux lois existantes, mais non les modifier, de sorte que l'adaptation des lois ne pourrait, le cas échéant, se faire que par le biais d'une loi formelle dont la procédure est autrement plus contraignante que la procédure réglementaire. Aussi, la transposition d'une directive par la voie d'un règlement grand-ducal pris sur base de la loi de 1971, ne devrait-elle s'opérer qu'en ordre subsidiaire et seulement dans le cas où une matière ne rentre pas dans le champ d'application d'une loi spéciale en vigueur.

La directive 2006/23/CE élargée réclame au titre de son article 18 la mise en place de sanctions effectives, proportionnelles et dissuasives.

Le projet de loi qui prévoit aussi bien des sanctions d'ordre pénal que des sanctions de nature administrative satisfait intégralement au respect du principe de la légalité des peines tout en transposant la volonté du législateur communautaire à doter l'autorité de supervision d'instruments efficaces tout en respectant les droits de la défense dans le cadre d'un retrait ou d'une suspension d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

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

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

En parallèle, le projet de loi No 5273 ayant pour objet de modifier 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, 2) la loi modifiée du 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 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, prévoyait d'introduire la base légale afférente en ce qui concerne la délivrance des licences de contrôleurs de la circulation aérienne en ajoutant un nouvel article *7ter* à la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Afin de garantir la cohérence des dispositions légales entre le présent projet et le projet de loi No 5273, il y a lieu d'amender ce dernier et de supprimer l'article *7ter* indiqué ci-avant.

Finalement, à titre d'information, le texte de la directive 2006/23/CE a été conçu au niveau communautaire comme une étape de transition nécessaire, étant donné que les efforts de coordination et de standardisation de la gestion du trafic aérien en Europe entamés par la prédite directive se poursuivent et nécessitent davantage d'harmonisation et d'uniformisation réglementaire. A moyen terme, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2012, il est prévu que la réglementation des domaines inhérents aux „aérodromes“ et à la „gestion de la circulation aérienne“ entrera dans la sphère de compétence élargie de l'Agence basée à Cologne. Les discussions sur les modalités pratiques vont bon train actuellement au niveau du Conseil et du Parlement européen. Logiquement, une fois ce transfert de compétence réussi, la directive 2006/23/CE sera formellement abrogée et remplacée par une panoplie de textes uniformisés et détaillés élaborée par l'EASA.

En adoptant le règlement (CE) No 1592/2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne („le règlement de base“), le législateur communautaire avait invité la Commission à présenter dans les plus brefs délais des propositions appropriées en vue d'étendre son champ d'application aux opérations aériennes et à l'octroi de licences pour les équipages de conduite. Le législateur communautaire anticipait également l'application future du règlement de base et l'établissement d'exigences essentielles applicables à d'autres domaines de la sécurité de l'aviation civile, sur la base de propositions législatives ultérieures. Dès lors, en présentant sa proposition en vue de la première extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) aux opérations aériennes, à l'octroi de licences pour les équipages de conduite et à la sécurité des aéronefs de pays tiers, la Commission avait également annoncé son intention d'élargir progressivement ces compétences à la sécurité et à l'interopérabilité des aérodromes/aéroports ainsi qu'aux services de navigation aérienne (ANS) et à la gestion de la circulation aérienne (ATM) en vue de parvenir à une „*approche globale du système*“.

S'agissant en particulier de la procédure de transposition en droit interne, la Commission européenne a mis en demeure les autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (No 2008/0471) au titre de l'article 226, premier alinéa, du traité instituant la Communauté européenne, à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg en raison de l'absence de communication des mesures de transposition de la directive 2006/23/CE.

Le Grand-Duché de Luxembourg s'est engagé à prendre ses responsabilités dans le domaine de la sécurité aérienne dans les meilleurs délais. Ainsi le projet de loi sous examen s'inscrit-il dans la stratégie générale adoptée par le Gouvernement d'éliminer les retards de transposition des directives communautaires.

Au vu de la faculté cependant dont dispose la Commission européenne de porter le dossier devant les juridictions communautaires, il s'impose que le projet de loi sous examen requiert le bénéfice d'un traitement prioritaire afin que le Luxembourg puisse honorer lesdits engagements vis-à-vis de la Commission européenne.

A cette fin il a été retenu de transposer, le cas échéant, le plus fidèlement les prescriptions de la réglementation communautaire conformément à la méthode „*la directive et rien que la directive*“ afin de ne pas alourdir le processus législatif sans nécessité.

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique vise à fixer les règles détaillées pour tous les maillons de la chaîne d'octroi de licences.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

Article 1er.

L'article sous rubrique cerne le champ d'application de la présente loi qui a pour objet de créer une base légale appropriée pour assurer la transposition et la mise en oeuvre des dispositions de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. A noter cependant qu'une grande partie des dispositions de la directive sous examen sera transposée par le biais du règlement grand-ducal.

L'objectif poursuivi pour la loi est l'introduction de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne en fixant un encadrement de la profession dans une optique de renforcement et d'harmonisation des normes de sécurité aérienne qui s'inscrit dans un contexte à échelle européenne.

La licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettra la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de compétence plus élevés et qui seront mieux comparables au niveau européen. Cela est d'autant plus important que la gestion de la circulation aérienne est un secteur à forte intensité de main-d'oeuvre, dont le marché représente environ 6 milliards d'euros. Quelque 60% des coûts de la navigation aérienne sont des frais de personnel.

En 2001, le secteur européen (dans une Union européenne à quinze Etats membres) de la gestion de la circulation aérienne employait environ 33.000 personnes, dont 35% – environ 13.500 personnes – étaient des contrôleurs de la circulation aérienne. Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. La directive couvre tous ces contrôleurs de la circulation aérienne.

Article 2.

La Direction de l'aviation civile, ci-après dénommée „la DAC“, est l'administration publique luxembourgeoise qui endosse les responsabilités de l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle satisfait à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE, à savoir les critères d'impartialité et d'indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

Le paragraphe 2 reprend les autres missions incombant à la DAC en tant qu'autorité compétente résumant les principales tâches de celle-ci découlant de l'article 14 de la directive 2006/23/CE.

L'article 2, dernier paragraphe, renvoie ensuite à l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée inscrit dans la loi organique de la DAC afin de doter cette administration publique de la flexibilité requise pour s'adjoindre l'expertise requise dans ce domaine hautement spécialisé afin de satisfaire à ses missions légales en tant qu'autorité nationale de surveillance.

Article 3.

L'article 3 énonce et reprend les principes généraux indiqués à l'article 4 de la directive 2006/23/CE s'agissant des procédures de délivrance, de prorogation, de suspension et retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des contrôleurs stagiaires.

Cet article pose les principes fondamentaux du système d'octroi de licences: création d'un marché du travail pour les activités de contrôle de la circulation aérienne, et définition des caractéristiques fondamentales de la licence, qui englobent les compétences de son détenteur et l'autorisation donnée par les autorités de surveillance nationales.

Il précise que les modalités d'application seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

Article 4.

L'homologation des organismes de fourniture de formation devrait être considérée, en termes de sécurité, comme l'un des éléments décisifs pour la sécurité aérienne. La formation devrait être considérée comme un service similaire aux services de navigation aérienne, étant soumis à un processus d'homologation.

La directive 2006/23/CE permet d'homologuer la formation par type de formation, par groupe de services de formation ou par groupe de services de formation et de navigation aérienne, sans perdre de vue les caractéristiques particulières de la formation.

Sur le plan national les agréments d'homologations sont délivrés et retirés par la DAC.

Article 5.

Cet article crée la base légale pour l'allocation d'une prime de formation pour les agents exerçant le métier de contrôleur aérien. Un règlement grand-ducal déterminera le montant de ladite prime.

Cette disposition ne préjuge pas les discussions en matière d'introduction éventuelle d'une carrière de contrôleur aérien à poursuivre avec les autorités compétentes.

Article 6.

L'article sous rubrique instaure un régime de sanctions administratives à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui permet à un contrôleur de la circulation aérienne d'exercer une fonction déterminée sans être en possession des licences, des qualifications ou des mentions requises.

Le second paragraphe prévoit l'octroi d'une amende administrative à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui continue à effectuer des prestations sans disposer d'un plan de formation dûment agréé. Il s'agit en l'occurrence notamment du plan de formation en unité imposé par le règlement grand-ducal annexé.

Le recours à des sanctions administratives dans un pareil cas de figure évite l'élargissement du champ d'application du projet de loi No 5718 relative à la responsabilité pénale des personnes morales. Par ailleurs, le recours aux sanctions administratives, couplé le cas échéant avec des sanctions disciplinaires, constitue un moyen efficace puisqu'il ne faut pas rechercher la ou les personnes physiques à l'intérieur de la personne morale qui par commission ou omission sont la cause du non-respect éventuel de la législation. S'ajoute à cela encore les pouvoirs d'urgences prévues pour la DAC au niveau du projet de loi No 5273 en cas de violation grave à la sécurité aérienne notamment.

Les auteurs tiennent compte des recommandations exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 3 mars 2009 relatif au projet de loi No 5273 (cf. observations relatives à l'article I, point 21°) instaurant un recours en réformation devant le tribunal administratif, synonyme de garantie supplémentaire offerte au prestataire de services pour faire valoir ses droits.

*

FICHE FINANCIERE

La surcharge de travail considérable qui résultera des textes de transposition de la directive 2006/23/CE ne pourra être absorbée par le personnel existant de la Direction de l'Aviation Civile. L'autorité nationale de surveillance devra émettre et assurer la supervision continue d'une cinquantaine de licences de contrôleurs de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions y correspondants, ainsi que d'un nombre indéterminable de candidats stagiaires qui transitent à travers les cycles de formation de l'Institut de formation IANS d'Eurocontrol sis à Luxembourg et dont la supervision des activités de formation incombera à la DAC.

Les nouvelles tâches incombant à la DAC ne sont non seulement très diversifiées, mais elles se distinguent également par une technicité et une spécificité aiguës. Ces tâches englobent la supervision et l'inspection régulière du travail diligenté par les „aiguilleurs du ciel“. Il s'agit encore d'approuver les plans de formation des contrôleurs, tant la formation *ab initio* que la formation récurrente, des instructeurs de la formation sur la position opérationnelle (OJTI) et des examinateurs/évaluateurs. La DAC doit encore valider les différentes formations nécessaires pour l'obtention des qualifications, des mentions de qualification ou d'unité. S'y ajoute que l'autorité nationale de surveillance doit veiller à ce que soient évaluées les compétences linguistiques des candidats ainsi que leur aptitude physique et médicale pour exercer le métier.

La DAC devra également initier, gérer et entretenir le traitement automatisé d'une base de données des titulaires de licences de contrôleurs de la circulation aérienne pour assurer le suivi individuel de ces titulaires répondant intégralement aux prescription de confidentialité requises tant par la législation

nationale que communautaire. La DAC sera donc amenée à étendre ses outils informatiques et les logiciels qu'elle utilise déjà dans le cadre de la gestion des licences de pilotes de conduite d'aéronefs ce qui entraîne des coûts supplémentaires d'environ 10.000 €.

Afin de couvrir dans un premier temps les besoins urgents en ressources humaines qui découlent des nouvelles tâches de la DAC, cette dernière se doit de recruter un fonctionnaire supplémentaire de la carrière moyenne qui viendra renforcer le département des licences pour assurer la gestion administrative.

Ce fonctionnaire devra être encadré par un expert qui jouit d'une solide formation dans le domaine de la gestion du trafic aérien, et cela tant dans le volet du contrôle d'aérodrome que dans le volet du contrôle d'approche. Cette connaissance théorique de la matière devrait être corroborée par une expérience confirmée du métier. La DAC devra rembourser à l'ANSAC les frais liés à cet expert.

Par conséquent, il y a lieu de procéder à une augmentation du budget alloué à la DAC en adaptant l'article relatif aux traitements des fonctionnaires:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits (2009/2010)</i>
11.000	11.00	12.40	Traitement du fonctionnaire	49.790 €

Détail:

Traitement de base (203 + 25 p.i./indice 685,17) (15,7309322): 46.626,00 €

Charges sociales patronales: 1.954,00 €

Allocations de repas: 1.210,00 €

Par ailleurs les ajustements décrits ci-après s'imposeront en conséquence:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits (2009/2010)</i>
12.121	12.30	12.40	Frais liés à la surveillance des activités	80.000 €

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Crédits (2009/2010)</i>
74.050	74.22	12.40	Acquisition d'équipements informatiques dans le cadre du système communautaire EASA	10.000 €

Côté recettes il y a lieu d'imputer le produit des redevances tirées de l'émission ou du renouvellement des licences de contrôleurs de la circulation aérienne et des homologations d'organismes de formation sur l'article suivant:

<i>Article</i>	<i>Code écon.</i>	<i>Code fonct.</i>	<i>Libellé</i>	<i>Prévisions (2009/2010)</i>
16.011	16.11	12.40	Recettes en relation avec les missions de contrôle, de réglementation et de supervision des activités aéronautiques	15.000 €

*

ANNEXES**ANNEXE I****Spécifications applicables aux licences****1) Renseignements figurant sur la licence**

(Les éléments devant être traduits en anglais étant signalés par un astérisque)

- a) * dénomination de l'Etat ou de l'autorité délivrant la licence (en caractères gras);
- b) * titre de la licence (en caractères très gras);
- c) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence;
- d) nom complet du titulaire (si la langue nationale utilise un alphabet autre que l'alphabet romain, le nom doit également être libellé en caractères romains);
- e) date de naissance;
- f) nationalité du titulaire;
- g) signature du titulaire;
- h) * authentification pour les modalités et l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication:
 - i) des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques, mentions d'instructeur et mentions d'unité;
 - ii) des dates auxquelles ces mentions ont été octroyées pour la première fois;
 - iii) des dates d'expiration de la validité des mentions;
- i) signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance;
- j) cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence;
- k) une attestation médicale en cours de validité doit être jointe à la licence.

2) Support

Il convient d'utiliser du papier de première qualité ou un autre matériau satisfaisant, et les éléments mentionnés au point 1 doivent apparaître distinctement.

3) Couleur

La couleur de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et du contrôleur stagiaire de la circulation aérienne est le jaune.

*

ANNEXE II

Exigences en matière de formation**1) Partie A – Exigences en matière de formation initiale applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne**

La formation initiale garantira que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux objectifs en matière de formation de base et de formation de qualification énoncés par les „Guidelines for Air traffic controller Common Core Content Initial Training“, édition du 10 décembre 2004 sinon la dernière édition en vigueur, d'Eurocontrol, afin que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de gérer la circulation aérienne d'une façon sûre, rapide et efficace.

La formation initiale couvrira les aspects suivants: droit aérien, gestion du trafic aérien, y compris les procédures d'opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne compréhension entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, facteurs humains, équipements et systèmes, environnement professionnel, sécurité et culture de la sécurité, systèmes de gestion de la sécurité, situations inhabituelles ou urgences, systèmes dégradés, connaissances linguistiques, incluant la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières devront être enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne, et à souligner les aspects relatifs à la sécurité. La formation initiale consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée sera fixée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent garantir que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de trafic complexe et dense, afin de faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale sera évaluée au moyen d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue.

2) Partie B – Exigences en matière de formation en unité pour les contrôleurs de la circulation aérienne

Les plans de formation en unité exposeront en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l'unité sous la surveillance d'un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé décrira tous les éléments du système d'évaluation de la compétence, comprenant les modalités de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales.

La formation en unité peut comporter certains éléments de la formation initiale qui sont spécifiquement liés aux conditions nationales. La durée de la formation en unité sera fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées dans le cadre d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue, par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréées qui seront neutres et objectifs dans leur jugement. A cette fin, les autorités nationales de surveillance mettront en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

3) Partie C – Exigences en matière de formation continue applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

Les qualifications et mentions d'unité inscrites sur les licences de contrôleur de la circulation aérienne seront maintenues valides par une formation continue agréée, comprenant une formation destinée à entretenir les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de mise à jour, une formation aux situations d'urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l'organisme de formation établira des programmes de compétence d'unité décrivant les processus, les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes devront être réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue sera arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement réalisé ou planifié de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne sera évaluée de

manière adéquate au moins tous les trois ans. Le prestataire de services de navigation aérienne devra veiller à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licences dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

*

ANNEXE III

Exigences en matière de compétences linguistiques

Les exigences en matière de compétences linguistiques visées à l'article 10 sont applicables autant à l'utilisation des expressions conventionnelles qu'à celle du langage clair. Pour satisfaire aux exigences linguistiques, le candidat à une licence ou le titulaire d'une licence devra faire l'objet d'une évaluation et prouver qu'il a un niveau au moins équivalent au niveau opérationnel (niveau 4) de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figurant dans la présente annexe (cf. Echelle d'évaluation des compétences linguistiques).

Les locuteurs compétents doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- a) pouvoir communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face;
- b) pouvoir s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels;
- c) pouvoir utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger les messages et pour détecter et résoudre les malentendus (par exemple pour vérifier, confirmer ou clarifier des informations) dans un contexte général ou professionnel;
- d) pouvoir traiter efficacement et assez facilement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal;
- e) pouvoir utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

*

ANNEXE IV

Exigences relatives aux homologations délivrées aux organismes de formation

La conformité avec les exigences visées à l'article 13 doit être établie par la preuve que les organismes de formation disposent du personnel et des équipements adéquats et exercent leur activité dans un environnement adapté pour dispenser les formations nécessaires à l'obtention ou au maintien de licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne. Plus particulièrement, les organismes de formations doivent:

- a) disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies dans la présente directive;
- b) disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée;
- c) communiquer la méthode selon laquelle ils détermineront plus précisément le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, ainsi que les plans de formation en unité et les programmes de compétence d'unité; cela inclura le mode d'organisation des examens ou des évaluations. S'agissant des examens portant sur la formation initiale, y compris les formations en simulation, des informations détaillées sur les qualifications des examinateurs doivent être transmises;
- d) apporter la preuve qu'il existe un système de gestion de la qualité permettant de contrôler si les procédures et systèmes devant garantir la conformité des services de formation fournis aux normes définies dans la présente directive sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés;
- e) apporter la preuve que des fonds suffisants sont disponibles pour que les formations se déroulent conformément aux normes définies dans la présente directive et qu'une assurance, dont la couverture

est suffisante, a été prévue pour les activités qu'ils mènent compte tenu de la nature des formations en question.

Les homologations doivent:

- a) indiquer les autorités de surveillance nationales qui délivrent l'homologation;
- b) indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation;
- c) indiquer les types de services homologués;
- d) contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1;
- e) indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.

Echelle d'évaluation des compétences linguistiques: niveaux „expert“, „avancé“ et „opérationnel“

Niveau	Prononciation <i>Utilise un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.</i>	Structure <i>Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche.</i>	Vocabulaire	Aisance	Compréhension	Interactions
Expert 6	Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.	Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple pour insister sur un point. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.
Avancé 5	Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.	Les structures complexes sont utilisées, mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement et efficacement. Le vocabulaire est parfois idiomatique.	Peut parler longuement avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais n'utilise pas nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs appropriés.	Comprend bien les énoncés portant sur des sujets concrets, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiatement, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur-auditeur.
Opérationnel 4	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont généralement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, notamment dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent le sens de l'information.	Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression lors du passage des formules apprises à l'action spontanée, mais sans que cela nuise à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.	Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'utilisateurs. Devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	Les réponses sont généralement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une conversation, même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'un malentendu apparaît, en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.

Echelle d'évaluation des compétences linguistiques: niveaux pré-opérationnel, élémentaire et pré-élémentaire

Niveau	Prononciation <i>Utilise un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.</i>	Structure <i>Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche.</i>	Vocabulaire	Aisance	Compréhension	Interactions
Pré-opérationnel 3	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent fréquemment à la facilité de la compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer sur des sujets concrets, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps, mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent nuire à l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.	Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu.	Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues.
Élémentaire 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.	Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrastiques simples mémorisées.	Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées.	Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et très courts avec des pauses fréquentes. L'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distraie l'attention.	La compréhension se limite à des locutions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.	Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.
Pré-élémentaire 1	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.

*

ANNEXE V

**Normes applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne
fixées par Eurocontrol**

*„Requirements for European Class 3 Medical Certification
of Air Traffic Controllers“*

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p align="center">1: Généralités – Certificat d’aptitude médicale de classe 3 Examen</p> <p>1.1(a) Tout candidat à l’obtention d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit subir un examen médical initial en vue d’obtenir un certificat d’aptitude médicale de classe 3.</p> <p>1.1(b) Les titulaires d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne doivent faire renouveler ou revalider leur certificat d’aptitude médicale de classe 3 tous les deux ans (cf. paragraphe 1.1.2).</p> <p>1.1(c) Tout candidat à l’obtention d’un certificat d’aptitude médicale de classe 3 doit fournir au médecin-examineur agréé (MEA) une déclaration, dont il atteste personnellement l’exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Il doit être averti de la nécessité de faire une déclaration aussi complète et précise que possible.</p> <p>1.1(d) Le MEA doit saisir la SMA désignée de tout cas où il doute de l’aptitude du candidat à satisfaire à l’un ou l’autre critère. Il appartient alors à la SMA (Section de médecine aéronautique) de décider s’il convient ou non de délivrer le certificat d’aptitude médicale (cf. paragraphe 1.1.3).</p> <p>1.1(e) Lorsque la SMA est convaincue que les critères décrits dans la présente section sont respectés, un certificat d’aptitude médicale de classe 3 est délivré au candidat.</p> <p>1.1(f) Les critères à respecter pour le renouvellement d’un certificat d’aptitude médicale de classe 3 sont les mêmes que ceux qui s’appliquent au certificat initial, sauf indication contraire expresse.</p>	<p align="center">1: Généralités – Certificat d’aptitude médicale de classe 3 Examen</p> <p>1.1.1 La validité du certificat d’aptitude médicale court de la date de délivrance jusqu’à la date équivalente du mois où elle vient à expiration.</p> <p>1.1.2 Pour les titulaires d’une licence de contrôleur aérien âgés de plus de 40 ans, la fréquence visée à l’alinéa 1.1 (b) est ramenée à un an.</p> <p>1.1.3 Un certificat d’aptitude médicale peut être délivré sous réserve que l’aptitude du candidat à exercer, au niveau de sécurité requis, les privilèges attachés à sa licence ne risque pas d’être compromise.</p>
<p align="center">2: Appareil cardiovasculaire 2.1: Examen</p> <p>2.1(a) Tout candidat à l’obtention d’un certificat d’aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d’un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie de l’appareil cardiovasculaire, qu’elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l’exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>2.1(b) Un électrocardiogramme standard au repos, de 12 dérivations, accompagné d’un protocole, est requis lors de l’examen initial, puis, tous les quatre ans jusqu’à l’âge de 30 ans, et ensuite tous les deux ans et sur indication clinique (cf. paragraphe 2.1.1).</p>	<p align="center">2: Appareil cardiovasculaire 2.1: Examen</p> <p>2.1.1 Le paragraphe 1.1.2 exige que les titulaires d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne, âgés de plus de 40 ans, fassent renouveler/revalider leur certificat d’aptitude médicale tous les ans. L’examen annuel devra comporter un électrocardiogramme.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.1(c) Un électrocardiogramme d'effort n'est requis qu'en cas d'indication clinique, conformément au paragraphe 2.1.2.</p> <p>2.1(d) Les protocoles d'électrocardiogrammes d'effort et au repos doivent être rédigés par des spécialistes agréés par la SMA.</p> <p>2.1(e) A 65 ans, le titulaire d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 doit être examiné dans un CMA par un cardiologue agréé par la SMA. Cet examen doit comprendre un électrocardiogramme d'effort, ou tout autre examen fournissant des informations équivalentes, et être renouvelé sur indication clinique.</p>	<p>2.1.2 Un électrocardiogramme d'effort, ou une autre exploration cardiologique appropriée, est requis:</p> <p>2.1.2(a) en cas de signes ou de symptômes laissant présumer une affection cardiovasculaire;</p> <p>2.1.2(b) pour éclairer un électrocardiogramme au repos;</p> <p>2.1.2(c) à la discrétion d'un spécialiste de la médecine aéronautique agréé par la SMA;</p> <p>2.1.2(d) à partir de 65 ans, puis tous les quatre ans pour le renouvellement du certificat de classe 3.</p> <p>2.1.3(a) Lorsqu'une analyse de sang est pratiquée par l'autorité responsable, ainsi que le prévoit le paragraphe 6.1(b), le dosage des lipides sériques et plasmatiques, notamment du cholestérol, pour faciliter l'évaluation des risques, est laissé à la discrétion de la SMA (voir le paragraphe 6.1.1).</p> <p>2.1.3(b) Le dosage des lipides sériques/plasmatiques est un examen de dépistage et toute anomalie importante constatée devra faire l'objet d'une étude et d'un suivi de la part d'un spécialiste agréé par la SMA.</p> <p>2.1.3(c) L'accumulation de facteurs de risque (tabagisme, antécédents familiaux, anomalies lipidiques, hypertension, etc.) doit faire l'objet d'une évaluation cardiovasculaire et d'un suivi de la part d'un spécialiste agréé par la SMA et, le cas échéant, en concertation avec le CMA (Centre d'expertise de médecine aéronautique) ou le MEA.</p>
<p style="text-align: center;">2.2: Pression artérielle</p> <p>2.2(a) La pression artérielle doit être mesurée selon la technique décrite au paragraphe 2.2.1.</p> <p>2.2(b) Lorsque la pression artérielle est systématiquement supérieure à 160 mmHg pour la pression systolique et/ou 95 mmHg pour la pression diastolique, avec ou sans traitement, le candidat doit être déclaré inapte.</p>	<p style="text-align: center;">2.2: Pression artérielle</p> <p>2.2.1 La pression systolique est enregistrée au moment de l'apparition des bruits de Korotkoff (phase 1) et la pression diastolique au moment de leur disparition (phase V), ou selon la mesure électronique équivalente. En cas de hausse de la pression artérielle et/ou d'accélération du rythme cardiaque au repos, il convient de procéder à d'autres observations. Les mesures de la pression artérielle prises à des occasions différentes devraient être faites de la même manière, afin que les résultats en soient uniformes.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.2(c) Le traitement anti-hypertenseur doit être compatible avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges associés à la licence considérée (voir paragraphe 2.2.2). Au début d'un traitement médicamenteux, le certificat d'aptitude médicale doit être suspendu pendant une période permettant d'établir l'absence d'effets secondaires importants.</p> <p>2.2(d) Les candidats souffrant d'hypotension symptomatique doivent être déclarés inaptes.</p>	<p>2.2.2 Tout traitement anti-hypertenseur doit être agréé par la SMA. Les médicaments autorisés peuvent être:</p> <p>2.2.2(a) des diurétiques n'agissant pas sur l'anse de Henlé;</p> <p>2.2.2(b) certains bêtabloquants (généralement hydrophiles);</p> <p>2.2.2(c) des inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine;</p> <p>2.2.2(d) des inhibiteurs calciques à effet lent;</p> <p>2.2.2(e) des inhibiteurs du récepteur de l'angiotensine 2.</p> <p>2.2.2(f) Au commencement d'un traitement anti-hypertenseur, l'intéressé sera déclaré temporairement inapte en raison des risques d'effets secondaires, jusqu'à ce que sa tension artérielle soit maîtrisée de façon satisfaisante sans effets secondaires.</p>
<p>2.3: Affection des artères coronaires</p> <p>2.3(a) Tout candidat soupçonné de coronaropathie doit subir un examen. Tout candidat présentant une coronaropathie asymptomatique bénigne peut être déclaré apte par la SMA, sous réserve qu'il satisfasse aux conditions visées au paragraphe 2.3.1.</p> <p>2.3(b) Les candidats qui présentent une coronaropathie symptomatique ou des symptômes cardiaques doivent être déclarés inaptes.</p> <p>2.3(c) Les candidats ayant souffert d'un infarctus du myocarde doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte, sous réserve que les critères énoncés au paragraphe 2.3.2 soient satisfaits.</p>	<p>2.3: Affection des artères coronaires</p> <p>2.3.1 En cas de soupçon de coronaropathie asymptomatique, un électrocardiogramme d'effort est requis, complété, si nécessaire, par d'autres épreuves (scintigraphie myocardique de perfusion, échocardiographie de stress, angiographie coronaire ou épreuves équivalentes agréées par la SMA) qui ne révéleront pas d'ischémie du myocarde ni de sténose significative des artères coronaires.</p> <p>2.3.2 Un candidat asymptomatique dont les éventuels facteurs de risque ont été maîtrisés de manière satisfaisante, et dont le cas n'exige pas de traitement pour souffrance ischémique du myocarde six mois après l'incident de référence (infarctus du myocarde) devra avoir subi des examens ayant donné les résultats suivants:</p> <p>2.3.2(a) un électrocardiogramme d'effort, limité aux symptômes, satisfaisant;</p> <p>2.3.2(b) une fraction d'éjection ventriculaire gauche de plus de 50% sans anomalie significative de la mobilité pariétale, et fonction ventriculaire droite normale;</p> <p>2.3.2(c) un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire de 24 heures satisfaisant;</p> <p>2.3.2(d) une coronarographie montrant une sténose de moins de 30%, ou tout autre examen d'imagerie montrant l'absence d'ischémie réversible importante des vaisseaux distaux de l'infarctus du myocarde et confirmant l'absence d'altération fonctionnelle du myocarde irrigué par les vaisseaux sténosés.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.3(d) Les candidats dont le rétablissement s'avère satisfaisant six mois après un pontage coronarien ou une angioplastie et/ou la mise en place d'une endoprothèse vasculaire peuvent être déclarés aptes par la SMA, sous réserve qu'ils satisfassent aux critères énoncés au paragraphe 2.3.3.</p>	<p>Le suivi requiert un examen cardiovasculaire annuel, comprenant un électrocardiogramme d'effort ou une scintigraphie d'effort. Une coronarographie ou tout autre examen d'imagerie est requis au plus tard cinq ans après l'incident de référence, à moins que des épreuves non invasives, telles qu'un électrocardiogramme d'effort/une échographie d'effort, ne donnent des résultats impeccables.</p> <p>2.3.3 Un candidat présentant des facteurs de risques maîtrisés et utilisant, si nécessaire, des bêta-bloquants, des inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine, des statines et de l'aspirine, qui n'exige pas de traitement pour souffrance ischémique, peut être soumis à un examen. Cet examen comprendra les épreuves suivantes:</p> <p>2.3.3(a) un électrocardiogramme d'effort, limité aux symptômes, pratiqué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce ou équivalent, satisfaisant;</p> <p>2.3.3(b) une fraction d'éjection ventriculaire gauche de plus de 50% sans anomalie significative de la mobilité pariétale, et une fonction d'éjection ventriculaire droite normale;</p> <p>2.3.3(c) si nécessaire, un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire de 24 heures satisfaisant;</p> <p>2.3.3(d) une coronarographie après traitement effectuée au moment de l'intervention montrant la bonne perméabilité des vaisseaux. La sténose doit être inférieure à 50% dans les principaux vaisseaux non traités, dans les veines ou les greffons artériels ou à un passage traité par angioplastie/endoprothèse vasculaire, sauf dans un vaisseau menant à un infarctus. La présence d'au moins trois sténoses de 30% à 50% dans l'arborescence vasculaire n'est pas acceptable.</p> <p>L'état de l'ensemble du réseau vasculaire coronaire doit être jugé satisfaisant par un cardiologue agréé par la SMA, et une attention particulière devrait être accordée aux sténoses multiples et/ou aux revascularisations multiples.</p> <p>Une sténose non traitée supérieure à 30% située dans le tronc de l'artère coronaire gauche ou dans la portion proximale de l'artère interventriculaire antérieure gauche n'est pas acceptable.</p> <p>Le suivi requiert un examen cardiovasculaire annuel, y compris un électrocardiogramme d'effort ou une scintigraphie d'effort. Une coronarographie ou tout autre examen d'imagerie est requis au plus tard cinq ans après l'incident de référence, à moins que des épreuves non invasives, telles qu'un électrocardiogramme d'effort / une échographie d'effort, ne donnent des résultats impeccables.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.4: Troubles du rythme/de la conduction</p> <p>2.4(a) Les candidats présentant des troubles cliniquement significatifs du rythme supraventriculaire, intermittents ou permanents, doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte, sous réserve qu'un examen cardiologique, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2.4.1, soit satisfaisant.</p> <p>2.4(b) Les candidats présentant une bradycardie ou une tachycardie sinusale asymptomatique peuvent être déclarés aptes en l'absence d'anomalie sous-jacente significative.</p> <p>2.4(c) Les candidats présentant à l'évidence une maladie sino-auriculaire doivent se soumettre à un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.4.1.</p> <p>2.4(d) Les candidats présentant des extrasystoles ventriculaires monomorphes isolés asymptomatiques ne doivent pas être déclarés inaptes, mais en cas d'extrasystoles fréquentes ou polymorphes, un examen cardiologique complet, effectué conformément au paragraphe 2.4.1, est requis.</p>	<p>2.4: Troubles du rythme/de la conduction</p> <p>2.4.1 Tout trouble significatif du rythme ou de la conduction doit faire l'objet d'une évaluation par un cardiologue agréé par la SMA et d'un suivi approprié dans le cas où le candidat est déclaré apte.</p> <p>(a) Une telle évaluation doit comporter:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) un électrocardiogramme d'effort selon le protocole de Bruce ou équivalent. L'épreuve devrait être menée à puissance maximale soutenue ou limitée aux symptômes. L'électrocardiogramme d'effort doit être effectué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce sans révéler d'anomalie significative du rythme ou de la conduction, ni de signe d'ischémie myocardique. Il convient d'envisager la suppression de la médication cardioactive avant l'épreuve; (2) un électrocardiogramme ambulatoire de 24 heures qui ne révèle pas de trouble significatif du rythme ou de la conduction; (3) une échocardiographie Doppler bidimensionnelle qui ne révèle pas de dilatation sélective significative de la chambre ventriculaire ni d'anomalie structurelle ou fonctionnelle significative, et une fraction d'éjection ventriculaire gauche au moins égale à 50%. <p>(b) Une évaluation plus approfondie peut inclure:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) plusieurs enregistrements électrocardiogramme de 24 heures; (2) une exploration électrophysiologique; (3) une scintigraphie myocardique de perfusion, ou une épreuve équivalente; (4) une IRM cardiaque ou une épreuve équivalente; (5) une coronarographie ou une épreuve équivalente. <p>2.4.2 La présence d'extrasystoles supraventriculaires ou ventriculaires sur un électrocardiogramme au repos ne nécessite pas d'autre examen, sous réserve qu'il soit prouvé que la fréquence n'est pas supérieure à un par minute (par exemple, sur une bande étendue d'enregistrement du rythme).</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.4(e) En l'absence d'autre anomalie, les candidats présentant un bloc de branche incomplet ou une déviation stable de l'axe vers la gauche peuvent être déclarés aptes. Les candidats présentant un bloc de branche droit ou gauche complet doivent faire l'objet, lors de la première présentation, d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.4.1.</p> <p>2.4(f) Les candidats présentant un bloc du premier degré ou de type Mobitz I AV peuvent être déclarés aptes en l'absence d'une anomalie sous-jacente. Les candidats présentant un bloc de type Mobitz II ou AV complet seront déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au 2.4.1 sont satisfaisants.</p> <p>2.4(g) Les candidats présentant des tachycardies complexes, larges et/ou étroites, doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au paragraphe 2.4.1 sont satisfaisants.</p> <p>2.4(h) Les candidats ayant subi une ablation doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au paragraphe 2.4.4 sont satisfaisants.</p> <p>2.4(i) Les candidats présentant un syndrome de préexcitation ventriculaire, par exemple un syndrome de Wolf-Parkinson-White, doivent être déclarés inaptes à moins que l'examen cardiologique ne confirme qu'ils satisfont aux critères énoncés au paragraphe 2.4.5.</p>	<p>2.4.3(a) Les candidats qui développent un bloc de branche droit complet à partir de l'âge de 40 ans doivent pouvoir apporter la preuve d'une période de stabilité, normalement d'un an, avant de pouvoir se soumettre à un examen d'aptitude.</p> <p>2.4.3(b) Le bloc de branche gauche est plus couramment associé à une coronaropathie et nécessite donc un examen approfondi, au besoin invasif. Le candidat qui, lors de l'examen initial, a fait l'objet d'un examen approfondi n'ayant révélé aucune pathologie peut être déclaré apte.</p> <p>En cas de bloc de branche gauche <i>de novo</i> lors d'un examen de revalidation ou de renouvellement, une déclaration d'aptitude peut être envisagée, moyennant un suivi étroit et à l'issue d'une période de stabilité d'au moins 12 mois.</p> <p>2.4.4 Les candidats ayant subi avec succès une ablation par cathéter peuvent être déclarés aptes après un délai d'un an minimum, ou plus tôt si une exploration électrophysiologique, effectuée au moins deux mois après l'ablation, donne des résultats satisfaisants.</p> <p>2.4.5(a) Un candidat peut être déclaré apte par la SMA, sous réserve qu'un examen cardiologique approprié, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2.4.1, soit satisfaisant.</p> <p>2.4.5(b) La SMA peut déclarer aptes des candidats asymptomatiques présentant un syndrome de préexcitation sous réserve qu'une exploration électrophysiologique, sous stimulation sympathique médicamenteuse appropriée, ne révèle aucun risque de tachycardie de réentrée induite et que l'existence de voies multiples est exclue.</p> <p>2.4.5(c) Un enregistrement de Holter doit démontrer l'absence de tendance à la tachyrythmie, symptomatique ou asymptomatique.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.4(j) Les candidats porteurs d'un stimulateur cardiaque endocavitaire doivent être déclarés inaptes, à moins que le bilan cardiologique ne confirme qu'ils satisfont aux critères énoncés au paragraphe 2.4.6.</p>	<p>2.4.6 Les candidats porteurs d'un stimulateur cardiaque endocavitaire peuvent demander une recertification trois mois après une implantation, sous réserve que:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) ils ne présentent aucun autre trouble qui puisse les disqualifier; (2) des systèmes de dérivation bipolaire aient été utilisés; (3) le candidat ne soit pas dépendant du stimulateur, en d'autres termes, qu'un arrêt de l'activité cardiaque soit improbable; (4) un électrocardiogramme d'effort, limité aux symptômes, effectué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce ou équivalent, ne révèle pas d'anomalie ou de signe d'ischémie myocardique. Une scintigraphie peut être utile si l'électrocardiogramme au repos révèle des troubles/complexes stimulés de la conduction; (5) un suivi puisse être effectué par un cardiologue agréé par la SMA, avec contrôle du stimulateur et monitoring de Holter, si indiqué; (6) l'expérience enseignant que les pannes de stimulateur risquent davantage de se produire dans les trois premiers mois suivant l'implantation, il convient donc de ne pas envisager la délivrance d'un certificat d'aptitude avant l'expiration de ce délai. Il est de notoriété que certains équipements opérationnels peuvent interférer avec le fonctionnement du stimulateur. Il doit donc avoir été prouvé que le fonctionnement du type de stimulateur utilisé n'est pas perturbé dans l'environnement opérationnel. Des données à ce sujet doivent pouvoir être obtenues auprès du fournisseur.
<p style="text-align: center;">2.5: Observations générales</p> <p>2.5(a) Les candidats atteints d'une maladie vasculaire périphérique doivent être déclarés inaptes, avant ou après intervention chirurgicale. En l'absence de déficience significative, la SMA peut envisager de les déclarer aptes sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.1(a).</p> <p>2.5(b) Les candidats présentant un anévrisme de l'aorte thoracique ou abdominale, avant ou après intervention chirurgicale, doivent être déclarés inaptes. Les candidats présentant un anévrisme de l'aorte abdominale sous-rénale peuvent être déclarés aptes par la SMA, lors d'un examen de renouvellement ou de révalidation, sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.1(b).</p> <p>2.5(c) Les candidats présentant une anomalie cliniquement importante de l'une des valvules cardiaques doivent être déclarés inaptes.</p>	<p style="text-align: center;">2.5: Observations générales</p> <p>2.5.1(a) Si les candidats ne présentent aucun signe de pathologie majeure des artères coronaires, ou qu'aucun athérome ne soit mis en évidence ailleurs, ni aucune atteinte fonctionnelle de l'organe cible irrigué, la SMA peut envisager de les déclarer aptes. L'évaluation comprendra un électrocardiogramme à l'effort et une échographie duplex.</p> <p>2.5.1(b) La SMA peut envisager de déclarer apte un candidat ayant subi une intervention chirurgicale pour anévrisme sans complication de l'aorte abdominale sous-rénale, sous réserve qu'il ne présente aucune pathologie de la circulation carotidienne et coronaire.</p> <p>2.5.1(c) Un souffle cardiaque d'étiologie inconnue doit faire l'objet d'une évaluation par la SMA à l'issue d'un examen pratiqué par un cardiologue agréé par la SMA. Si ce souffle est jugé important, des examens complémentaires devront comprendre une échocardiographie Doppler bidimensionnelle.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.5(d) Les candidats présentant des anomalies mineures des valvules cardiaques peuvent être déclarés aptes par la SMA à l'issue d'un bilan cardiologique effectué conformément aux critères énoncés au paragraphe 2.5.1(c) et (d).</p> <p>2.5(e) Les candidats ayant subi un remplacement valvulaire/une valvuloplastie doivent être déclarés inaptes. Les cas favorables peuvent être déclarés aptes par la SMA à l'issue d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.5.1(e).</p>	<p>2.5.1(d) Problèmes valvulaires</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Une valvule aortique bicuspide est admise sans restriction en l'absence de toute autre anomalie cardiaque ou aortique, mais doit faire l'objet d'un examen tous les deux ans, avec échocardiographie. (2) Une sténose aortique bénigne (pression différentielle inférieure à 25 mm Hg ou débit Doppler inférieur à 2 m par seconde) peut être admise. Un examen annuel doit être effectué, avec échocardiographie Doppler bidimensionnelle, par un cardiologue agréé par la SMA. (3) L'insuffisance aortique ne s'oppose pas à un certificat sans restriction à condition qu'elle soit mineure et qu'aucune surcharge volumétrique ne soit mise en évidence. Une échocardiographie Doppler bidimensionnelle ne doit pas révéler d'anomalie de l'aorte ascendante. Un examen annuel doit être pratiqué par un cardiologue agréé par la SMA. (4) En principe, une affection valvulaire mitrale (sténose rhumatismale de la valvule mitrale) est disqualifiante. Un prolapsus valvulaire mitral et une insuffisance mitrale bénigne peuvent être admis. Les candidats présentant un clic mésosystolique isolé peuvent être déclarés aptes sans restriction. Les candidats présentant une insuffisance mineure sans complications peuvent être déclarés aptes moyennant un suivi cardiologique régulier. (5) Les candidats présentant des signes de surcharge du ventricule gauche avec dilatation du ventricule gauche en fin de diastole doivent être déclarés inaptes. <p>2.5.1(e) Chirurgie valvulaire</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Les candidats asymptomatiques peuvent être déclarés aptes par la SMA six mois après l'intervention de chirurgie valvulaire, dans les conditions suivantes: <ol style="list-style-type: none"> (i) fonctions valvulaire et ventriculaire normales, à l'échocardiographie Doppler bidimensionnelle; (ii) résultats satisfaisants d'un échocardiogramme d'effort limité aux symptômes, ou équivalent; (iii) absence démontrée de coronaropathie, à moins que celle-ci n'ait été traitée de manière satisfaisante par revascularisation; (iv) aucune médication à visée cardiologique n'est requise; (v) un contrôle cardiologique annuel effectué par un cardiologue agréé par la SMA est requis, comprenant un électrocardiogramme à l'effort et une échocardiographie Doppler bidimensionnelle. (2) Les candidats porteurs de valvules mécaniques peuvent être déclarés aptes sous réserve d'un contrôle exemplaire établi de leur thérapie anticoagulante. Le facteur âge devrait être pris en compte dans l'évaluation des risques.

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.5(f) Un traitement anticoagulant systémique pour embolie pulmonaire ou thrombose veineuse profonde est disqualifiant. Un traitement anticoagulant pour prévenir une éventuelle pathologie thrombo-embolique artérielle est disqualifiant. L'embolie pulmonaire nécessite un bilan complet. Les candidats peuvent être déclarés aptes par la SMA, conformément aux critères énoncés au paragraphe 2.5.2.</p> <p>2.5(g) Les candidats présentant une anomalie du péricarde, du myocarde ou de l'endocarde doivent être déclarés inaptes jusqu'à guérison complète ou jusqu'à l'issue d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.5.3.</p> <p>2.5(h) Les candidats présentant des anomalies cardiaques congénitales, avant ou après intervention chirurgicale corrective, doivent généralement être déclarés inaptes. Les candidats présentant des anomalies mineures peuvent être déclarés aptes par la SMA à l'issue d'un bilan cardiologique, effectué conformément au paragraphe 2.5.4.</p> <p>2.5(i) Un candidat ayant subi une transplantation cardiaque ou cardio-pulmonaire doit être déclaré inapte.</p> <p>2.5(j) Les candidats qui présentent des antécédents de syncopes vasovagales récidivantes doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer aptes des candidats ayant présenté des symptômes évocateurs, sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.5.</p>	<p>2.5.2 Après un bilan complet et, dans le cas d'un traitement anticoagulant pour embolie pulmonaire ou thrombose veineuse profonde, lorsque le traitement anticoagulant est stable et sous réserve d'un contrôle exemplaire, le candidat peut être déclaré apte sous réserve qu'un spécialiste compétent agréé par la SMA établisse un rapport. Le traitement par héparine par voie sous-cutanée peut être acceptable, sous réserve qu'un spécialiste compétent agréé par la SMA établisse un rapport satisfaisant.</p> <p>2.5.3 Les anomalies du péricarde, du myocarde et de l'endocarde, primaires ou secondaires, doivent généralement être considérées comme disqualifiantes, sauf guérison clinique. Un examen cardiovasculaire, à la discrétion d'un cardiologue agréé par la SMA, peut devoir inclure une échocardiographie Doppler bidimensionnelle, un électrocardiogramme d'effort, un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures, une scintigraphie myocardique et une coronarographie.</p> <p>2.5.4 Les anomalies cardiaques congénitales, y compris lorsqu'elles sont corrigées par chirurgie, doivent normalement être considérées comme disqualifiantes, sauf si elles sont sans incidence sur le plan fonctionnel et qu'aucune médication ne soit requise. Une évaluation cardiologique par la SMA est obligatoire. Les examens peuvent comprendre une échocardiographie Doppler, un électrocardiogramme d'effort et un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures. Un contrôle cardiologique régulier est requis. La périodicité des contrôles devrait être laissée à l'appréciation d'un cardiologue agréé par la SMA.</p> <p>2.5.5 Les candidats ayant connu des épisodes récurrents de syncopes subiront les examens suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) un électrocardiogramme d'effort, de 12 dérivations, limité aux symptômes, effectué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce ou équivalent, qui ne révèle aucune anomalie selon un spécialiste agréé par la SMA. Si l'électrocardiogramme au repos n'est pas normal, une scintigraphie myocardique/une échocardiographie de stress est requise; (b) une échocardiographie Doppler bidimensionnelle qui ne révèle pas de dilatation sélective de la chambre ventriculaire ni d'anomalie structurelle ou fonctionnelle du coeur, des valvules ou du myocarde; (c) un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire sur 24 heures qui ne révèle aucun trouble ni complexe de la conduction, aucun trouble constant du rythme ni de signe d'ischémie myocardique;

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
	<p>(d) éventuellement, un test d'inclinaison, effectué selon un protocole standard, qui ne révèle, de l'avis d'un cardiologue agréé par la SMA, aucun signe d'instabilité vasomotrice.</p> <p>En principe, un examen neurologique sera indiqué.</p>
<p style="text-align: center;">3: Appareil respiratoire 3.1: Généralités</p> <p>3.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie de l'appareil respiratoire, qu'elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>3.1(b) Une radiographie postérieure/antérieure du thorax sera effectuée sur indication clinique.</p> <p>3.1(c) Des épreuves de la fonction respiratoire sont requises lors de l'examen initial. Les candidats présentant une altération significative de la fonction respiratoire doivent être déclarés inaptes.</p> <p>3.1(d) Toute anomalie importante doit faire l'objet d'un examen complémentaire par un spécialiste des affections respiratoires.</p> <p style="text-align: center;">3.2: Troubles</p> <p>3.2(a) Les candidats présentant une affection obstructive chronique majeure des voies aériennes doivent être déclarés inaptes. Si nécessaire, ils devront se soumettre à une évaluation par un spécialiste des affections respiratoires.</p> <p>3.2(b) Les candidats présentant une hyperréactivité des voies respiratoires (asthme bronchique) nécessitant un traitement doivent faire l'objet d'une évaluation conformément aux critères énoncés au paragraphe 3.2.1.</p> <p>3.2(c) Les candidats présentant des affections inflammatoires évolutives de l'appareil respiratoire doivent être déclarés temporairement inaptes.</p> <p>3.2(d) Les candidats atteints de sarcoïdose doivent être déclarés inaptes.</p>	<p style="text-align: center;">3: Appareil respiratoire 3.1: Généralités</p> <p>3.1.1 Un examen spirométrique est nécessaire lors de l'examen initial en vue de l'obtention du certificat d'aptitude médicale de classe 3.</p> <p>Un rapport VEMS/CV inférieur à 70% requiert une évaluation approfondie par un spécialiste des affections respiratoires.</p> <p style="text-align: center;">3.2: Troubles</p> <p>3.2.1 Les candidats sujets à des crises d'asthme récidivantes doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de délivrer un certificat médical de classe 3 à un candidat souffrant d'asthme bénin, si les résultats des épreuves de la fonction respiratoire sont acceptables et que le traitement soit compatible avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>3.2.2 La délivrance du certificat peut être envisagée par la SMA si la maladie:</p> <p>(a) a fait l'objet d'un examen complet par rapport au risque de conséquences générales;</p> <p>(b) se limite à une adénopathie hilare et que le candidat ne prenne aucune médication.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>3.2(e) Les candidats présentant un pneumothorax spontané doivent être déclarés inaptes dans l'attente d'un bilan complet.</p> <p>3.2(f) Les candidats nécessitant une opération majeure du thorax doivent être déclarés inaptes après l'intervention et jusqu'à ce que ses effets ne risquent plus de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés aux licences considérées. La pathologie sous-jacente ayant nécessité l'intervention devra être prise en compte dans le processus d'évaluation en vue de la revalidation ou du renouvellement.</p> <p>3.2(g) Les candidats atteints d'un emphysème pulmonaire doivent être déclarés inaptes.</p> <p>3.2(h) Les candidats souffrant de tuberculose évolutive doivent être déclarés inaptes.</p> <p>3.2(i) Les candidats qui présentent une somnolence diurne excessive, y compris un syndrome d'apnée du sommeil, doivent être déclarés inaptes.</p>	<p>3.2.3 Pneumothorax spontané:</p> <p>3.2.3(a) Le certificat médical peut être délivré après rétablissement intégral d'un pneumothorax spontané unique, à l'issue d'une période d'observation après l'incident, avec examen respiratoire complet, y compris une IRM ou une épreuve équivalente.</p> <p>3.2.3(b) La SMA peut envisager la revalidation ou le renouvellement si le candidat se rétablit intégralement d'un pneumothorax spontané unique après six semaines.</p> <p>3.2.3(c) Un pneumothorax spontané récidivant est disqualifiant. La SMA peut envisager de délivrer le certificat médical après une intervention chirurgicale suivie d'un rétablissement satisfaisant.</p> <p>3.2.4 La SMA peut envisager la revalidation ou le renouvellement du certificat à la suite d'une pneumectomie ou d'une opération du thorax de moindre importance après rétablissement satisfaisant et évaluation respiratoire complète, y compris une IRM ou une épreuve équivalente.</p> <p>3.2.5 La SMA peut envisager de délivrer le certificat médical si leur état n'entraîne pas de symptômes significatifs.</p> <p>3.2.6 Les candidats présentant des lésions stabilisées ou guéries peuvent être déclarés aptes.</p> <p>3.2.7 Les candidats présentant un syndrome d'apnée du sommeil peuvent être déclarés aptes en fonction de l'ampleur des symptômes et sous réserve d'un traitement satisfaisant et d'une évaluation fonctionnelle dans l'environnement de travail.</p>
<p style="text-align: center;">4: Appareil digestif 4.1: Généralités</p> <p>4.1 Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune affection fonctionnelle ou structurelle du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes, susceptible de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p>	<p style="text-align: center;">4: Appareil digestif 4.1: Généralités</p>
<p style="text-align: center;">4.2: Troubles</p> <p>4.2(a) Les candidats qui présentent des troubles dyspeptiques récidivants nécessitant un traitement doivent être déclarés inaptes (voir toutefois le paragraphe 4.2.1 (a) et (c)).</p>	<p style="text-align: center;">4.2: Troubles</p> <p>4.2.1(a) Une dyspepsie récidivante nécessitant un traitement doit faire l'objet d'explorations internes (radiologiques ou endoscopiques). Les analyses en laboratoire devraient comprendre une évaluation de l'hémoglobine et un examen des fèces. Dans les cas démontrés d'ulcération ou d'inflammation importante, la SMA ne peut revalider ou renouveler le certificat qu'après rétablissement dûment attesté.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>4.2(b) Une pancréatite est disqualifiante (voir toutefois le paragraphe 4.2.1(b) et (c)).</p> <p>4.2(c) Les candidats présentant des calculs biliaires symptomatiques multiples ou un gros calcul unique doivent être déclarés inaptes jusqu'à ce qu'un traitement efficace ait été appliqué.</p> <p>4.2(d) Un candidat qui présente des antécédents médicaux établis ou un diagnostic clinique d'affection inflammatoire aiguë ou chronique intestinale (iléite régionale, (Crohn) colite ulcéreuse, diverticulite) doit être déclaré inapte.</p> <p>4.2(e) Un candidat qui présente une hernie susceptible de donner lieu à des complications entraînant une incapacité doit être déclaré inapte.</p> <p>4.2(f) Tout candidat présentant des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale affectant une partie quelconque du tractus digestif ou de ses annexes, et susceptibles d'être à l'origine d'une incapacité, en particulier d'une obstruction due à un étranglement ou à une compression, doit être déclaré inapte.</p> <p>4.2(g) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale du tractus digestif ou de ses annexes et comportant une excision totale ou partielle ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 4.2.4).</p>	<p>4.2.1(b) La SMA peut envisager de délivrer un certificat médical si la cause de l'obstruction (par exemple médicament, calcul biliaire) est supprimée.</p> <p>4.2.1(c) L'alcool peut être à l'origine d'une dyspepsie et d'une pancréatite. Si nécessaire, une évaluation complète de sa consommation/son abus est requise.</p> <p>4.2.2 Un gros calcul unique peut être compatible avec la délivrance du certificat, après examen par la SMA. Une personne qui présente des calculs asymptomatiques multiples et est en attente d'évaluation ou de traitement peut être déclarée apte.</p> <p>4.2.3 La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte s'il y a rémission établie et stabilisation, et si le traitement, s'il y a lieu, est minimal. Un suivi régulier est requis.</p> <p>4.2.4 Après une intervention chirurgicale majeure, il est peu probable qu'un individu puisse reprendre le travail avant un délai minimum de trois mois. La SMA peut envisager, à l'occasion d'une revalidation ou d'un renouvellement, de déclarer un candidat apte plus tôt si le rétablissement est complet et le risque de complication secondaire ou de récurrence minime, et si les effets de l'intervention ne risquent plus de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p>
<p style="text-align: center;">5: Maladies du métabolisme, de la nutrition et du système endocrinien</p> <p>5.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucun trouble fonctionnel ou structurel du métabolisme, de la nutrition ou du système endocrinien, qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>5.1(b) Un candidat présentant des dysfonctionnements du métabolisme, de la nutrition ou du système endocrinien doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 5.1.1).</p> <p>5.1(c) La chirurgie endocrinienne entraîne l'inaptitude. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte après rétablissement complet, dans les conditions décrites au paragraphe 5.1.1.</p>	<p style="text-align: center;">5: Maladies du métabolisme, de la nutrition et du système endocrinien</p> <p>5.1.1 La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte si son état est asymptomatique, cliniquement compensé et stable, avec ou sans thérapie de remplacement, et régulièrement suivi par un spécialiste compétent.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>5.1(d) Les candidats souffrant de diabète sucré doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphes 5.1.2 et 5.1.3).</p> <p>5.1(e) Les candidats présentant un diabète insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes.</p> <p>5.1(f) L'utilisation d'antidiabétiques est disqualifiante.</p>	<p>5.1.2 La constatation d'une glycosurie et d'une glycémie anormale requiert un examen. La délivrance d'un certificat médical peut être envisagée par la SMA s'il est démontré que la tolérance au glucose est normale (seuil rénal bas) ou si la tolérance affaiblie au glucose, sans pathologie diabétique, est pleinement maîtrisée par un régime et fait l'objet d'un suivi régulier.</p> <p>5.1.3 L'utilisation de biguanides et/ou d'inhibiteurs de l'alphaglycosidase peut être admise, ces produits n'entraînant pas d'hypoglycémie.</p>
<p style="text-align: center;">6: Hématologie</p> <p>6.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un Certificat européen d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune affection hématologique qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>6.1(b) L'analyse de sang doit faire partie de l'examen initial, puis être répétée, pour la revalidation ou le renouvellement, à intervalles de quatre ans jusqu'à l'âge de 40 ans et tous les deux ans après, ou sur indication clinique.</p> <p>6.1(c) Tout candidat présentant une hypertrophie localisée ou généralisée significative des ganglions lymphatiques, ainsi qu'une maladie du sang, doit être déclaré inapte.</p> <p>6.1(d) Tout candidat atteint de leucémie aiguë doit être déclaré inapte. Lors d'une première demande, les candidats qui sont atteints de leucémie chronique doivent être déclarés inaptes (pour la revalidation ou le renouvellement, voir le paragraphe 6.1.4).</p>	<p style="text-align: center;">6: Hématologie</p> <p>6.1.1 Le détail des analyses pratiquées peut être fixé par la SMA.</p> <p>6.1.2 Les anémies confirmées par une diminution de la concentration d'hémoglobine requièrent un examen. Une anémie insensible au traitement est disqualifiante. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte dans les cas où la cause primitive a été traitée de manière satisfaisante (par exemple déficience en fer ou vitamine B12) et où l'hémoglobine est stabilisée (taux recommandé entre 11 g/dl et 17g/dl), ou dans les cas où une thalassémie ou une hémoglobinopathie mineure est diagnostiquée, sans antécédent de crises, et où il est démontré que le potentiel fonctionnel est complet.</p> <p>6.1.3 Toute hypertrophie des ganglions lymphatiques requiert un examen. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte dans le cas d'un processus infectieux aigu suivi d'un rétablissement complet, ou d'un lymphome de Hodgkin traité et en rémission intégrale. En raison des effets secondaires à long terme possibles de certains agents chimiothérapeutiques, il y a lieu de tenir compte du schéma thérapeutique précis utilisé.</p> <p>6.1.4 En cas de leucémie chronique, la SMA peut envisager de délivrer le certificat lors de la revalidation ou du renouvellement si le diagnostic révèle une leucémie lymphoïde au stade 0, I (et, éventuellement, II) sans anémie et nécessitant un traitement minimal, ou une leucémie à tricholeucocytes stable, avec hémoglobine et plaquettes normales. Un suivi régulier est requis.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>6.1(e) Tout candidat présentant une splénomégalie significative doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 6.1.5).</p> <p>6.1(f) Tout candidat présentant une polyglobulie importante doit être déclaré inapte. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte si l'affection est pleinement maîtrisée et que de bons rapports de suivi aient été reçus.</p> <p>6.1(g) Tout candidat présentant un trouble de la coagulation doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 6.1.7 et 6.1.8).</p>	<p>6.1.5 La splénomégalie requiert un examen. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte lorsque l'hypertrophie est minime et stable, et ne s'accompagne d'aucune autre pathologie associée (par exemple, malaria chronique traitée), ou si l'hypertrophie est minime et associée à un autre état acceptable (par exemple, lymphome de Hodgkin en rémission). Une splénectomie peut ne pas faire obstacle à la déclaration d'aptitude, mais il convient de l'évaluer au cas par cas.</p> <p>6.1.6 La polyglobulie requiert un examen. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte si l'état est stable et qu'il a été prouvé qu'aucune pathologie n'y est associée.</p> <p>6.1.7 Les troubles majeurs de la coagulation requièrent un examen. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte s'il n'y a pas d'antécédents hémorragiques importants ou thrombo-emboliques notables, et que les données hématologiques indiquent que la sécurité ne s'en trouvera pas compromise.</p> <p>6.1.8 Si une thérapie anticoagulante ou un traitement est prescrit, il convient de suivre les éléments indicatifs énoncés au paragraphe 2.5.2.</p>
<p style="text-align: center;">7: Appareil urinaire</p> <p>7.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune affection fonctionnelle ou structurelle de l'appareil urinaire ou de ses annexes, susceptible de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>7.1(b) Tout candidat présentant des signes de maladie organique du rein doit être déclaré inapte. L'analyse d'urine doit faire partie de tout examen médical. L'urine ne doit contenir aucun élément anormal considéré comme pathologique. Une attention particulière doit être portée aux affections des voies urinaires et des organes génitaux.</p> <p>7.1(c) Tout candidat présentant des calculs urinaires doit être déclaré inapte.</p> <p>7.1(d) Tout candidat présentant des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins et les voies urinaires susceptibles de donner lieu à une incapacité doit être déclaré inapte. Un candidat ayant subi une néphrectomie compensée, sans hypertension ni urémie, peut être déclaré apte (cf. paragraphe 7.1.3).</p>	<p style="text-align: center;">7: Appareil urinaire</p> <p>7.1.1 Toute anomalie constatée lors d'une analyse d'urine requiert un examen. L'examen et l'analyse doivent porter sur la protéinurie, l'hématurie et la glycosurie.</p> <p>7.1.2 La présence d'un calcul asymptomatique ou d'antécédents de coliques néphrétiques requiert un examen. Après traitement, la déclaration d'aptitude peut être envisagée, sous réserve d'un suivi approprié, la décision appartenant à un spécialiste agréé par la SMA. Des calculs résiduels devraient être disqualifiants à moins qu'ils ne se situent à un endroit d'où il est peu probable qu'ils se déplacent et entraînent l'apparition de symptômes.</p> <p>7.1.3 Toute chirurgie urologique majeure est normalement disqualifiante. Toutefois, la SMA peut envisager de déclarer un candidat apte s'il est complètement asymptomatique et qu'il n'existe qu'un risque minime de complication secondaire ou de récurrence.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>7.1(e) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale majeure sur les voies urinaires ou l'appareil urinaire, comportant une excrèse totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que les effets de l'intervention ne risquent plus d'entraîner l'incapacité.</p>	<p>7.1.4 Une transplantation rénale ou une cystectomie totale sont disqualifiantes pour la délivrance d'un premier certificat. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte lors de la revalidation ou du renouvellement dans les cas suivants:</p> <p>7.1.4(a) transplantation rénale parfaitement compensée et tolérée, avec traitement immunosuppresseur mineur, après un délai minimum de 12 mois;</p> <p>7.1.4(b) cystectomie totale fonctionnellement satisfaisante, sans récurrence de pathologie primitive.</p>
<p style="text-align: center;">8: Maladies et autres infections sexuellement transmissibles</p> <p>8.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter ni antécédents médicaux établis ni diagnostic clinique de maladie ou autre infection sexuellement transmissible, susceptible de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>8.1(b) Un candidat présentant une infection VIH comportant des symptômes d'affection évolutive, telle que le SIDA, ARC ou une atteinte du système nerveux central doit être déclaré inapte. Toutefois, la déclaration d'aptitude peut être envisagée au renouvellement et à la revalidation pour les individus présentant une réaction positive asymptomatique pour le VIH, dans les conditions énoncées aux paragraphes 8.1.1 à 8.1.3.</p> <p>8.1(c) Un diagnostic de syphilis n'est pas disqualifiant. Toutefois, les symptômes et complications d'une syphilis qui compromettent l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée sont disqualifiants (cf. paragraphe 8.1.4).</p>	<p style="text-align: center;">8: Maladies et autres infections sexuellement transmissibles</p> <p>8.1.1 Une attention particulière doit être portée à des antécédents ou des signes cliniques indiquant:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) une séropositivité pour le AIDS-VIH, (2) un affaiblissement du système immunitaire, (3) une hépatite infectieuse, (4) une syphilis. <p>8.1.2 Il n'est pas nécessaire de procéder à un dépistage généralisé du VIH, mais uniquement sur indication clinique. Lorsque la séropositivité est confirmée, un processus rigoureux d'évaluation et de suivi devrait être établi pour permettre aux individus concernés de continuer à travailler, sous réserve que leur aptitude à exercer les privilèges attachés à leur certificat au niveau de sécurité requis ne soit pas compromise. Le traitement doit être évalué par un spécialiste agréé par la SMA, au cas par cas, pour en vérifier le caractère approprié et les effets secondaires éventuels.</p> <p>8.1.3 Etant donné que l'incapacité soudaine engendrée par une crise comitiale ou l'incapacité légère générée par un dysfonctionnement cognitif figurent parmi les manifestations connues du VIH, un examen neurologique approfondi devrait, pour les personnes concernées, faire partie de l'examen régulier.</p> <p>8.1.4 La SMA peut envisager la déclaration d'aptitude dans le cas de sujets correctement traités et guéris de toute atteinte primaire et secondaire.</p>
<p style="text-align: center;">9: Gynécologie et obstétrique</p> <p>9.1(a) Toute candidate à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter un état obstétrique ou gynécologique fonctionnel ou structurel qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>9.1(b) Si l'examen obstétrical révèle une grossesse normale, la candidate peut être déclarée apte jusqu'à la fin de la 34^e semaine de grossesse au plus tard.</p>	<p style="text-align: center;">9: Gynécologie et obstétrique</p> <p>9.1.1 La SMA, ou le MEA sous l'autorité de la SMA, le cas échéant, devrait informer, par écrit, la candidate et son médecin traitant, des risques de complications de la grossesse.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>9.1(c) Une candidate ayant subi une opération gynécologique majeure doit être déclarée inapte.</p>	<p>9.1.2 Les privilèges attachés à la licence peuvent être rétablis dès confirmation satisfaisante du rétablissement intégral de l'intéressée après l'accouchement ou l'interruption de la grossesse.</p> <p>9.1.3 Une intervention chirurgicale gynécologique majeure est normalement disqualifiante. La SMA peut envisager de déclarer une candidate apte, lors de la revalidation ou du renouvellement, si l'intéressée ne présente aucun symptôme et que le risque de complication secondaire ou de récurrence soit minime, et si les effets de l'intervention ne risquent plus de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p>
<p style="text-align: center;">10: Appareil locomoteur</p> <p>10.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie des os, des articulations, des muscles ou tendons, qu'elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée. (cf. paragraphes 10.1.1 et 10.1.2)</p> <p>10.1(b) Les candidats atteints d'obésité sévère doivent être déclarés inaptes.</p> <p>10.1(c) Les candidats présentant un état évolutif ostéo-articulaire ou musculo-tendineux se traduisant par des troubles fonctionnels doivent être déclarés inaptes. (cf. paragraphe 10.1.4)</p>	<p style="text-align: center;">10: Appareil locomoteur</p> <p>10.1.1 Une morphologie anormale, notamment une obésité, ou une faiblesse musculaire peut requérir une évaluation médicale (notamment dans l'environnement de travail), agréée par la SMA.</p> <p>10.1.2 Les dysfonctionnements locomoteurs, amputations, malformations, pertes d'une fonction et troubles ostéo-articulaires évolutifs seront évalués au cas par cas. Cette évaluation sera effectuée par le MEA en concertation avec l'expert opérationnel compétent connaissant la complexité des tâches considérées.</p> <p>10.1.3 L'âge du candidat et son indice de masse corporelle doivent être pris en considération dans le cadre de l'évaluation.</p> <p>10.1.4 Les états évolutifs ostéo-articulaires ou musculo-tendineux peuvent être d'origine congénitale ou acquise. Tout trouble fonctionnel devrait être évalué en fonction de ses incidences sur l'aptitude de l'intéressé à opérer de manière satisfaisante dans l'environnement de travail. Il ne peut suivre aucun traitement disqualifiant (cf. 10.1.2).</p> <p>10.1.5 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte, lors de la revalidation ou du renouvellement, dans les cas de déficience d'un membre, avec ou sans prothèse, à l'issue d'une évaluation satisfaisante par la SMA dans l'environnement de travail (cf. 10.1.2).</p>
<p style="text-align: center;">11: Psychiatrie et psychologie</p> <p style="text-align: center;">11.1: Psychiatrie</p> <p>11.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou tout titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter d'antécédents médicaux établis ou de diagnostic clinique de maladie, incapacité, état ou troubles psychiatriques, aigus ou chroniques, congénitaux ou acquis, susceptibles de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p>	<p style="text-align: center;">11: Psychiatrie et psychologie</p> <p style="text-align: center;">11.1: Psychiatrie</p> <p>11.1.1 Les questions soulevées dans la présente section sont complexes. On trouvera des éléments indicatifs dans le chapitre du Manuel JAR FCL3 consacré à la psychiatrie dans l'aéronautique.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>11.1(b) Les points ci-après doivent faire l'objet d'une attention particulière:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) symptômes évoquant une psychose; (2) troubles de l'humeur; (3) troubles de la personnalité, notamment s'ils sont suffisamment graves pour s'être traduits par un comportement manifestement anormal; (4) troubles mentaux et névrose; (5) utilisation de drogues ou d'autres substances psychotropes, ou abus d'alcool, avec ou sans dépendance. <p>11.1(c) Un état établi comportant des symptômes psychotiques est disqualifiant (cf. paragraphe 11.1.2).</p> <p>11.1(d) Une névrose établie est disqualifiante (cf. paragraphe 11.1.3).</p> <p>11.1(e) Une tentative de suicide unique ou des actes manifestes répétés sont disqualifiants (cf. paragraphe 11.1.4).</p> <p>11.1(f) L'abus d'alcool et l'usage de drogues ou autres substances psychotropes, avec ou sans dépendance, sont disqualifiants (voir le paragraphe 11.1.5).</p> <p style="text-align: center;">11.2: Psychologie</p> <p>11.2(a) Tout candidat qui se montre incapable de faire face au stress ou aux problèmes qui y sont liés, dans une mesure pouvant engager son aptitude à exercer, en toute sécurité, les privilèges attachés à la licence considérée, doit être déclaré inapte (voir toutefois les paragraphes 11.2.2 et 11.2.3).</p>	<p>11.1.2 La SMA ne peut envisager de déclarer un candidat apte que s'il est convaincu que le diagnostic initial était erroné ou mal fondé, ou qu'il résultait d'un épisode toxique unique.</p> <p>11.1.3 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue d'un examen par un psychiatre agréé par la SMA et après cessation de tout traitement psychotrope d'une durée appropriée.</p> <p>11.1.4 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue de l'examen complet d'un cas particulier, avec suivi psychologique et psychiatrique de l'intéressé.</p> <p>11.1.5 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue d'une période établie de sobriété ou de sevrage de deux ans. Une déclaration d'aptitude lors de la revalidation ou du renouvellement peut être envisagée à la discrétion de la SMA à l'issue d'un traitement et d'un examen qui peuvent comprendre les éléments suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) cure en hôpital; (b) examen par un psychiatre agréé par la SMA; (c) suivi permanent, incluant analyses de sang et rapports de l'entourage pendant une période de trois ans minimum. <p style="text-align: center;">11.2: Psychologie</p> <p>11.2.1 Dans le cadre de la gestion psychiatrique, l'évaluation psychologique peut être décisive pour permettre au psychiatre d'effectuer une évaluation holistique.</p> <p>11.2.2 Si des problèmes liés au stress, qui sont susceptibles de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence/au brevet d'aptitude considéré, sont signalés, une évaluation psychologique confiée à un spécialiste dûment qualifié agréé par la SMA peut être nécessaire (cf. paragraphe 11.2(c)).</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>11.2(b) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune déficience psychologique établie qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée (cf. paragraphes 11.2.2 à 11.2.4).</p> <p>11.2(c) En cas d'indication d'évaluation psychologique, celle-ci doit être effectuée par un spécialiste en psychologie appliquée à l'aéronautique ou par un psychologue possédant une connaissance approfondie de l'environnement ATC, agréé par la SMA. L'évaluation doit être dirigée par un neurologue ou un psychiatre, selon le cas (cf. paragraphe 11.1.2).</p>	<p>11.2.3 Faire face au stress signifie:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) faire face à une charge de travail élevée, (b) supporter l'ennui, (c) „décompresser“ après le travail, (d) contrôler l'anxiété et la colère, (e) gérer les incidents critiques. <p>En cas de signes d'inaptitude ou en cas d'incidents en rapport avec les éléments ci-dessus, le candidat devrait être présenté à un spécialiste dûment qualifié agréé par la SMA (cf. paragraphe 11.2(c)).</p> <p>11.2.4 Une évaluation psychologique peut être demandée par la SMA dans le cadre, ou en complément, d'un examen psychiatrique ou neurologique lorsque le MEA ou l'autorité responsable reçoit des informations vérifiables d'une source identifiable faisant état de doutes quant à l'aptitude mentale ou à la personnalité d'un individu précis. Il peut s'agir d'accidents ou d'incidents, de problèmes apparus lors de contrôles de la formation ou de qualification, de faits de délinquance ou de connaissances, en rapport avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>11.2.5 L'évaluation psychologique peut tenir compte des antécédents médicaux, de l'histoire personnelle et du suivi de l'aptitude, en plus des tests de personnalité et de l'entretien psychologique.</p>
<p style="text-align: center;">12: Neurologie</p> <p>12.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat médical de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit pas avoir d'antécédents médicaux avérés ni présenter de signes cliniques d'affection neurologique susceptibles de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>12.1(b) Les états suivants sont disqualifiants:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) affection évolutive du système nerveux; (2) épilepsie; (3) état avec forte propension au dysfonctionnement cérébral. <p>(cf. paragraphes 12.1.1 à 12.1.5)</p>	<p style="text-align: center;">12: Neurologie</p> <p>12.1.1 Toute maladie évolutive du système nerveux est disqualifiante, mais une perte fonctionnelle mineure associée à une maladie stabilisée peut être acceptée après évaluation complète par un spécialiste agréé par la SMA.</p> <p>12.1.2 Un diagnostic d'épilepsie est disqualifiant. Un ou plusieurs épisodes convulsifs après l'âge de cinq ans sont disqualifiants. Toutefois, un candidat n'ayant pas eu de crise et ne suivant aucun traitement depuis dix ans peut être déclaré apte. Un épisode dont il est prouvé, à l'issue d'une évaluation neurologique, qu'il est dû à une cause occasionnelle isolée, telle qu'un traumatisme ou une toxine, peut être accepté.</p> <p>12.1.3 Un épisode d'épilepsie rolandique bénigne peut être acceptable, sous réserve d'avoir été clairement diagnostiqué, avec des antécédents dûment documentés et des résultats d'électrocardiogramme normaux. Le candidat ne doit plus présenter de symptômes et ne plus suivre de traitement depuis au moins dix ans.</p> <p>12.1.4 Un électroencéphalogramme est requis lorsque les antécédents du candidat le justifient ou sur indication clinique.</p> <p>12.1.5 Les anomalies électrocardiogramme paroxysmiques sont disqualifiantes.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>12.1(d) Les états ci-après peuvent être admis, sous réserve d'évaluation complète par un spécialiste agréé par la SMA:</p> <p>(1) troubles de la conscience ou perte de conscience;</p> <p>(2) traumatisme cérébral (cf. paragraphe 12.1.6 à 12.1.7).</p>	<p>12.1.6 Des antécédents d'un ou de plusieurs épisodes de troubles de la conscience sont disqualifiants. De tels épisodes peuvent toutefois être acceptés par la SMA lorsqu'ils s'expliquent de manière satisfaisante par une cause occasionnelle isolée et après évaluation neurologique approfondie.</p> <p>12.1.7 Tout traumatisme cérébral doit être évalué par la SMA et être soumis à un neurologue consultant agréé par la SMA. Une déclaration d'aptitude n'est possible qu'après rétablissement complet et pour autant que le risque d'épilepsie soit faible (dans les limites jugées acceptables par la SMA).</p>
<p style="text-align: center;">13: Ophtalmologie</p> <p>13.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat médical de classe 3 ou tout titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter d'anomalie du fonctionnement des yeux ou de leurs annexes, ni d'affection évolutive, congénitale ou acquise, aiguë ou chronique, ni de séquelles d'intervention chirurgicale (cf. paragraphe 13.1.2) ou de traumatisme oculaire, susceptible de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>13.1(b) Un examen ophtalmologique complet est requis lors de l'examen initial.</p>	<p style="text-align: center;">13: Ophtalmologie</p> <p>13.1.1 Les ophtalmologues auxquels la SMA fait appel devraient posséder une connaissance élémentaire de la fonctionnalité requise par les contrôleurs de la circulation aérienne dans l'exercice des privilèges attachés à leur licence.</p> <p>13.1.2 Lors de l'examen initial en vue de l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3, un examen ophtalmologique complet doit être effectué par un spécialiste de l'ophtalmologie aéronautique agréé par la SMA, ou sous sa responsabilité, qui doit comprendre:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) les antécédents; (2) l'acuité visuelle, de près, intermédiaire et de loin: non corrigée et avec la meilleure correction optique si nécessaire; (3) la mesure de la réfraction objective. Candidats hyperopiques âgés de moins de 25 ans sous cycloplégie; (4) la motilité oculaire et la vision binoculaire; (5) la vision des couleurs; (6) une mesure des champs visuels; (7) une tonométrie sur indication clinique et chez le candidat de plus de 40 ans; (8) l'examen du globe oculaire, de son anatomie, un examen à la lampe à fente et un examen du fond d'oeil; (9) l'évaluation de la sensibilité au contraste et à l'éblouissement.

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>13.1(c) Tous les examens de revalidation ou de renouvellement doivent comporter un examen ophtalmologique de routine.</p> <p>13.1(d) Si, à l'examen de revalidation ou de renouvellement, la performance fonctionnelle a subi un changement significatif ou si les normes (6/9 (0,7) 6/9 (0,7), 6/6 (1,0), N14, N5) ne peuvent être atteintes qu'à l'aide de verres correcteurs, le candidat doit soumettre au MEA un rapport d'examen d'un ophtalmologue ou d'un spécialiste de la vue agréé par la SMA. Si l'erreur de réfraction n'excède pas +5, -6 dioptries, cet examen doit avoir été effectué dans les 60 mois précédant l'examen médical général. Si l'erreur de réfraction se situe en dehors de ces limites, l'examen ophtalmologique doit avoir été effectué dans les 24 mois précédant l'examen.</p> <p>13.1(e) Tout candidat à l'obtention d'un certificat de classe 3 âgé de plus de 40 ans doit effectuer une tonométrie tous les deux ans ou soumettre un rapport de tonométrie effectuée dans les 24 mois précédant l'examen.</p> <p>13.1(f) Un candidat ayant subi une chirurgie réfractive doit être déclaré inapte.</p>	<p>13.1.3 Lors de chaque examen médical de revalidation ou de renouvellement, l'aptitude visuelle du candidat doit être évaluée et un examen oculaire effectué à la recherche d'une éventuelle pathologie, qui doit comprendre:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) les antécédents; (2) l'acuité visuelle, de près, intermédiaire et de loin: non corrigée et avec la meilleure correction optique si nécessaire; (3) un examen de la morphologie de l'oeil à l'ophtalmoscope; (4) tout autre examen sur indication clinique. <p>Tous les cas anormaux ou douteux doivent être renvoyés chez un spécialiste de l'ophtalmologie aéronautique agréé par la SMA.</p> <p>13.1.4 L'examen comprendra:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) les antécédents; (2) l'acuité visuelle, de près, intermédiaire et de loin: non corrigée et avec la meilleure correction optique si nécessaire; (3) la mesure de la réfraction; (4) la motilité oculaire et la vision binoculaire; (5) une mesure des champs visuels; (6) une tonométrie chez le candidat de plus de 40 ans; (7) l'examen du globe oculaire, de son anatomie, un examen à la lampe à fente et un examen du fond d'oeil. <p>Le rapport doit être transmis à la SMA. Si une anomalie propre à mettre en doute la santé oculaire du candidat est détectée, des examens ophtalmologiques complémentaires seront requis.</p> <p>13.1.5 La SMA peut déclarer aptes des candidats ayant subi une chirurgie réfractive sous réserve que:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) la réfraction préopératoire n'excédait pas +5 ou -6 dioptries; (b) la réfraction se soit stabilisée de manière satisfaisante (moins de 0,75 dioptrie de fluctuation diurne); (c) un examen de l'oeil ne révèle aucune complication postopératoire; (d) la sensibilité à l'éblouissement se situe dans les normes; (e) la sensibilité au contraste en condition mésopique n'est pas altérée; (f) l'examen est effectué par un ophtalmologue agréé par la SMA, à la discrétion de la SMA.

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>13.1(g) Toute autre chirurgie ophtalmologique est disqualifiante.</p> <p>13.1(h) Le kératocône est disqualifiant. La SMA peu envisager de déclarer un candidat apte, lors de l'examen de revalidation ou de renouvellement, s'il satisfait aux conditions d'acuité visuelle.</p>	<p>13.1.6.</p> <p>(a) Chirurgie de la cataracte. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte après deux mois, sous réserve que les critères de vision soient satisfaits, soit à l'aide de lentilles de contact, soit à l'aide de lentilles intraoculaires (monofocales, non teintées).</p> <p>(b) Chirurgie rétinienne. A l'examen de revalidation ou de renouvellement, la SMA peut envisager de déclarer un candidat apte 6 mois après une chirurgie réussie. La SMA peut déclarer un candidat apte après un traitement de la rétine par laser. Le candidat devrait passer annuellement un examen auprès d'un ophtalmologue.</p> <p>(c) Chirurgie du glaucome. La SMA peut, en principe, envisager de déclarer un candidat apte six mois après une chirurgie réussie. Le candidat devrait passer tous les six mois un examen auprès d'un ophtalmologue.</p> <p>(d) Chirurgie des muscles extra-oculaires. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte au moins six mois après l'intervention. Le candidat doit être examiné par un ophtalmologue agréé par la SMA.</p> <p>13.1.7 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte, à l'examen de revalidation ou de renouvellement, après un diagnostic de kératocône, sous réserve que:</p> <p>(a) les critères de vision soient satisfaits à l'aide de verres correcteurs;</p> <p>(b) un examen soit effectué par un ophtalmologue agréé par la SMA, dont la fréquence est à la discrétion de la SMA.</p>
<p style="text-align: center;">14: Appareil visuel</p> <p>14.1(a) L'acuité visuelle à distance, avec ou sans correction, doit être égale à 7/10 (6/9) ou plus, pour chaque oeil pris séparément, lors de mesures effectuées au moyen des optotypes de Snellen (ou équivalents) avec un éclairage approprié; l'acuité visuelle binoculaire doit être égale à 10/10 (6/6) ou plus.</p> <p>14.1(b) Erreurs de réfraction. L'erreur de réfraction se définit comme une déviance de l'emmétropie, mesurée en dioptries dans le méridien le plus amétrope. La réfraction doit être mesurée selon des méthodes standard. Les candidats doivent être déclarés aptes eu égard aux erreurs de réfraction s'ils remplissent les conditions énoncées dans les paragraphes suivants.</p>	<p style="text-align: center;">14: Appareil visuel</p> <p>14.1.1 En cas de signes cliniques indiquant que les optotypes de Snellen pourraient ne pas convenir, on peut utiliser les anneaux de Landolt pour évaluer l'acuité visuelle.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
14.1(c) Lors du premier examen, un candidat présentant une erreur de réfraction de l'ordre de +5,0/- 6,0 dioptries peut être déclaré apte sous réserve: <ol style="list-style-type: none"> (1) qu'aucune pathologie importante ne soit mise en évidence; (2) qu'une correction optimale ait été envisagée; (3) qu'un examen soit effectué tous les cinq ans par un ophtalmologue ou spécialiste agréé par la SMA. 	14.1.2 A l'examen de revalidation ou de renouvellement, un candidat présentant des erreurs de réfraction allant jusqu'à +5 dioptries ou des erreurs de réfraction (forte myopie) excédant -6 dioptries peut être déclaré apte par la SMA sous réserve: <ol style="list-style-type: none"> (1) qu'aucune pathologie importante ne soit mise en évidence; (2) qu'une correction optimale ait été envisagée; (3) qu'un examen soit effectué tous les deux ans par un ophtalmologue ou spécialiste de la vue agréé par la SMA.

*

**PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

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

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

Vu la loi du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago;

Vu la loi modifiée du 28 novembre 1961 portant approbation de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „Eurocontrol“ et annexes, ainsi que du Protocole de signature et du Protocole relatif à la période transitoire, signés à Bruxelles, le 13 décembre 1960;

Vu la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de régler 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;

Vu la loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne;

Vu la loi du xx xx xxxx relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne;

Vu 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, et notamment son article 5;

Vu la directive (CE) No 2006/23 du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;

Vu la fiche financière;

Les avis de la Chambre des employés privés, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1er. Champ d'application

Le présent règlement grand-ducal a pour objet la mise en oeuvre de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Le présent règlement grand-ducal s'applique aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires exerçant leurs fonctions sous la responsabilité de prestataires de services de navigation aérienne offrant leurs services principalement pour des mouvements d'aéronefs en circulation aérienne générale.

Art. 2. Définitions

Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par:

- a) „service du contrôle de la circulation aérienne“: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;
- b) „prestataire de services de navigation aérienne“: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- c) „circulation aérienne générale“: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;
- d) „licence“: un certificat, quelle que soit sa dénomination, délivré et renseigné conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE précitée, et qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et aux mentions qu'il comporte;
- e) „qualification“: l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes:
 1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV);
 2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI);
 3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural – APP);
 4. contrôle d'approche de surveillance (approach control surveillance – APS);
 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP);
 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS);
- f) „mention de qualification“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question;
- g) „mention d'unité“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;
- h) „mention linguistique“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;
- i) „mention d'instructeur“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position;
- j) „indicateur d'emplacement OACI“: le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique;

- k) „secteur“: une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol;
- l) „formation“: l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
 1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire;
 2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;
 4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur;
 5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur;
- m) „organisme de formation“: une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'aviation civile en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation;
- n) „programme de compétence d'unité“: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
- o) „plan de formation en unité“: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position;
- p) „examineur (assessor)“ ou „évaluateur“: l'autorisation établie par la DAC qui indique l'aptitude du titulaire à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;
- q) „OACI“: Organisation de l'Aviation Civile Internationale“;
- r) „OJTI (on the job training instructor)“: instructeur de formation sur la position;
- s) „DAC“: Direction de l'aviation civile.

Art. 3. Dispositions générales inhérentes aux licences

En vertu de l'article 3 de la loi du xx xx xxxx relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne, nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux exigences du présent règlement grand-ducal.

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques visées à l'article 10 du présent règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments indiqués à l'annexe I en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne:

- a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale;
- b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent le plus élevé en rang en service, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

Art. 4. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur 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;
- b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II au présent règlement grand-ducal;
- c) être en possession d'une attestation médicale valide;
- d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'annexe III au présent règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées à l'alinéa b) du présent article.

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 21 ans;
- b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité;
- c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II au présent règlement;
- d) être en possession d'une attestation médicale valide;
- e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'annexe III au présent règlement.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Art. 6. Mention d'instructeur de formation sur la position (OJTI)

(1) La mention d'instructeur de formation sur la position (OJTI) est délivrée au titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui:

- a) est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) est titulaire d'au moins une qualification valable;
- c) a assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des services du contrôle de la circulation aérienne concernant les qualifications et les mentions pour lesquelles la formation est assurée;
- d) justifie d'une expérience d'au moins six mois de la qualification sur le secteur, le groupe de secteurs ou la position opérationnelle sur lesquels l'instruction est dispensée;
- e) a suivi avec succès la formation OJTI agréée par la DAC au cours de laquelle les connaissances, les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyens d'examen adéquats.

(2) La mention OJTI autorise son titulaire à assurer la formation et la surveillance pour une position opérationnelle déterminée, un secteur ou un groupe de secteurs pour lesquels il détient une mention en cours de validité et pour autant qu'il ait été désigné à cet effet par un prestataire de services de navigation aérienne, à exercer les fonctions suivantes:

- a) dispenser de l'instruction et superviser les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne;

- b) dispenser de l'instruction et superviser les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne sur la position dans le cadre de l'obtention, du maintien ou du renouvellement des qualifications et des mentions.

(3) La mention OJTI est valable pendant 36 mois et peut être renouvelée pour autant que son titulaire réussisse les programmes de maintien de la validité agréée par la DAC de la mention OJTI.

Art. 7. Qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne

Les licences contiennent une ou plusieurs des qualifications suivantes, de façon à indiquer le type de services que le titulaire de la licence est habilité à assurer:

- a) la qualification „contrôle d'aérodrome à vue (ADV)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d'aérodrome pour un aérodrome non doté de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées;
- b) la qualification „contrôle d'aérodrome aux instruments (ADI)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d'aérodrome pour un aérodrome doté de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualifications visées au paragraphe 1 de l'article 8;
- c) la qualification „contrôle d'approche aux procédures (APP)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit sans utiliser d'équipements de surveillance;
- d) la qualification „contrôle d'approche de surveillance (APS)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit à l'aide d'équipements de surveillance. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées au paragraphe 2 de l'article 8;
- e) la qualification „contrôle régional aux procédures (ACP)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer sans équipements de surveillance les services du contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs;
- f) la qualification „contrôle régional de surveillance (ACS)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l'aide d'équipements de surveillance. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées au paragraphe 3 de l'article 8.

Art. 8. Mentions de qualification

(1) La qualification „contrôle d'aérodrome aux instruments (ADI)“ visée au paragraphe b) de l'article 7 est complétée d'au moins une des mentions suivantes:

- a) la mention „contrôle tour (TWR)“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle dans les cas où le contrôle d'aérodrome est assuré à partir d'un seul poste de travail;
- b) la mention „contrôleur des mouvements au sol (GMC)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol;
- c) la mention „surveillance des mouvements au sol (GMS)“, délivrée en complément de la mention visée aux alinéas a) et b) du présent paragraphe 1, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol à l'aide de systèmes de contrôle et de guidage des mouvements de surface sur les aérodromes;
- d) la mention „contrôle air (AIR)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle d'aérodrome hormis les mouvements au sol;
- e) la mention „contrôle radar d'aérodrome (RAD)“, délivrée en complément des mentions visées aux alinéas a) et d) du présent paragraphe 1.

(2) La qualification „contrôle d'approche de surveillance (APS)“ visée au paragraphe d) de l'article 7 est complétée d'au moins une des mentions suivantes:

- a) la mention „radar“ (RAD), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le service de contrôle d'approche au moyen d'un équipement radar primaire et/ou secondaire;
- b) la mention „radar d'approche de précision (PAR)“, délivrée en complément de la mention „radar“ visée à l'alinéa a) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour

assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste d'atterrissage, le guidage d'approche de précision depuis le sol à l'aide d'un équipement radar d'approche de précision;

- c) la mention „radar d'approche de surveillance (SRA)“, délivrée en complément de la mention „radar“ visée à l'alinéa a) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste, le guidage d'approches classiques depuis le sol au moyen d'un équipement de surveillance;
- d) la mention „surveillance dépendante automatique (ADS)“, qui indique que le titulaire est compétent pour fournir des services de contrôle d'approche à l'aide d'un système de surveillance dépendante automatique;
- e) la mention „contrôle terminal (TCL)“, délivrée en plus des mentions „radar“ ou „surveillance dépendante automatique“ visées aux alinéas a) et d) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit d'aéronefs évoluant dans une région de contrôle terminale et/ou des secteurs adjacents spécifiés à l'aide de tout type d'équipement de surveillance.

(3) La qualification „contrôle régional de surveillance“ (ACS) visée au paragraphe f) de l'article 7 est complétée d'au moins une des mentions suivantes:

- a) la mention „radar“ (RAD), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l'aide d'un équipement de surveillance radar;
- b) la mention „surveillance dépendante automatique (ADS)“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l'aide d'un système de surveillance dépendante automatique;
- c) la mention „contrôle terminal (TCL)“, délivrée en plus des mentions „radar“ ou „surveillance dépendante automatique“ visées aux alinéas a) et b) du paragraphe 3, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle et/ou des secteurs adjacents spécifiés à l'aide d'équipements de surveillance quelconques;
- d) la mention „contrôle océanique (OCN)“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle océanique.

(4) Pour obtenir une mention de qualification, le demandeur doit:

- a) être titulaire d'une licence de contrôleur aérien sauf lorsqu'il s'agit d'une mention de qualification dans le cadre de l'obtention d'une licence de contrôleur aérien stagiaire;
- b) être titulaire d'une qualification en cours de validité à laquelle s'ajoute la mention conformément au présent article;
- c) avoir suivi la formation agréée par la DAC relative à cette mention;
- d) avoir réussi les examens dont le programme est agréé par la DAC.

Art. 9. Mentions d'unité

(1) La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, groupe de secteurs ou positions opérationnelles données, sous la responsabilité d'un service de contrôle de la circulation aérienne.

Une liste des secteurs, groupes de secteurs et position opérationnelles ainsi que les indicateurs d'emplacement OACI sont soumis par les prestataires de services de navigation aérienne à la DAC en vue de leur approbation.

(2) Pour obtenir la mention d'unité, le demandeur doit:

- a) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'il s'agit de l'obtention d'une première demande;
- b) être titulaire d'au moins une qualification en cours de validité et, le cas échéant, une mention de qualification appropriée;
- c) avoir suivi la formation agréée par la DAC en unité relative à cette mention;
- d) avoir réussi les examens ou les évaluations précitées.

Art. 10. Mentions linguistiques

Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise est satisfaisant. Leur compétence linguistique est déterminée par l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques qui figure à l'annexe III du présent règlement grand-ducal.

Le niveau minimum requis en application du présent règlement grand-ducal est le niveau 4 de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques prémentionnée.

La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation transparente et objective agréée par la DAC.

La compétence linguistique des candidats fait l'objet d'une évaluation formelle à intervalles réguliers, excepté dans le cas de candidats ayant fait la preuve d'un niveau 6 de compétence.

Le contenu et les modalités de cette évaluation sont fixés par règlement ministériel.

Les intervalles ne sont pas supérieurs à trois ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 4 de compétence, ni à six ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 5 de compétence. Les prédicts intervalles sont fixés par règlement ministériel.

Art. 11. Autorisation d'examineur ou d'évaluateur

La DAC désigne et autorise en tant qu'examineurs des personnes dûment qualifiées qui font passer en son nom des évaluations d'aptitude et de contrôle des compétences. Les qualifications minimales des examinateurs sont définies ci-après. Les responsabilités et les privilèges des examinateurs leur seront notifiés individuellement par la DAC.

L'autorisation d'examineur est délivrée par la DAC au candidat qui:

- a) est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) est titulaire d'au moins une qualification valable, et le cas échéant, d'une mention de qualification valable;
- c) a assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des services du contrôle de la circulation aérienne concernant les qualifications et les mentions pour lesquelles la formation est assurée;
- d) justifie d'une expérience d'au moins six mois de la qualification sur le secteur, le groupe de secteurs ou la position opérationnelle sur lesquels l'instruction est dispensée;
- e) a suivi avec succès la formation d'examineur agréée par la DAC au cours de laquelle les connaissances, les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyens d'examen adéquats.

L'autorisation d'examineur autorise son titulaire à évaluer les compétences d'un candidat pour une position opérationnelle, un secteur ou un groupe de secteurs pour lequel ou lesquels il détient une mention en cours de validité.

Une autorisation d'examineur a une durée de validité maximale de trois ans, et peut être revalidée.

La DAC peut retirer l'autorisation d'examineur si le titulaire ne répond plus aux conditions d'obtention indiquées ci-avant.

L'examineur ne doit pas évaluer un candidat auquel il a dispensé lui-même une formation, à moins qu'il n'ait reçu un accord explicite écrit par la DAC.

Art. 12. Conditions de maintien des qualifications et prorogation de la validité des mentions

La validité des mentions d'unité est d'une durée initiale de 12 mois. Elle est prorogée de 12 mois lorsque le prestataire de services de navigation aérienne apporte la preuve que:

- a) le candidat a exercé les privilèges de la licence pendant un nombre d'heures minimal au cours des douze mois précédents, comme indiqué dans le programme de compétence d'unité approuvé par la DAC;
- b) la compétence du candidat a fait l'objet d'une évaluation conformément à la partie C de l'annexe II; et
- c) le candidat possède une attestation médicale valide.

Le nombre minimal d'heures de travail hors tâches d'instruction exigé pour la prorogation de la validité de la mention d'unité peut être réduit pour les instructeurs sur la position au prorata du temps

consacré à la formation de stagiaires aux postes de travail pour lesquels la prorogation est demandée.

Lorsqu'une mention d'unité cesse d'être valide, un plan de formation en unité doit être accompli avec succès afin de rétablir la validité de cette mention.

La mention d'unité est valide pour une période de douze mois pour autant que le demandeur remplisse les conditions suivantes:

- a) il répond au programme de compétences approuvé par la DAC pour le service de contrôle de la circulation aérienne;
- b) sa compétence est évaluée favorablement conformément au programme de formation continue qui satisfait aux exigences de l'annexe II, partie C, tel qu'approuvé par la DAC;
- c) il détient un certificat d'aptitude médicale en cours de validité.

La mention d'unité cesse d'être valide dès qu'une des conditions énumérées ci-dessus n'est plus remplie. Lorsqu'une mention d'unité cesse d'être valide, un plan de formation en unité doit être accompli avec succès afin de rétablir la validité de la mention.

Cette mention est renouvelée pour une période de douze mois si les conditions énumérées ci-dessus sont remplies.

Le titulaire d'une qualification ou d'une mention de qualification qui n'a pas assuré des services du contrôle de la circulation aérienne associés à cette qualification ou mention de qualification pendant une période de quatre années consécutives ne peut commencer une formation en unité dans cette qualification ou mention de qualification qu'à l'issue d'une évaluation adéquate visant à déterminer s'il continue de remplir les conditions liées à cette qualification ou mention de qualification et après avoir satisfait à toutes les exigences en matière de formation qui découleraient de ladite évaluation.

Art. 13. Attestation médicale

Les attestations médicales sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique (SMA) au sein de la DAC, organisme instauré par l'article 146 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion.

La délivrance des attestations médicales se fait en cohérence avec les dispositions de l'annexe I de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne fixées par Eurocontrol „*Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers*“. Les prédites normes et exigences sont reprises dans l'annexe V du présent règlement.

Les attestations médicales sont valides pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la date de l'examen médical jusqu'à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne atteignent l'âge de 40 ans, et pour une durée de douze mois au-delà de cet âge. L'attestation médicale peut être retirée à tout moment si l'état de santé du détenteur l'exige.

Dans le respect du secret médical, la DAC fait en sorte que les communications orales, les rapports écrits et toutes informations médicales conservées, notamment sur support informatique, relatifs au demandeur ou détenteur de la licence, ne sont accessibles qu'à la Section de Médecine Aéronautique. La conclusion de l'expertise médicale sera transmise à la DAC. Les informations médicales peuvent être transmises à une Section de Médecine Aéronautique d'un autre Etat membre. L'intéressé ou son médecin doit avoir accès à son dossier médical conformément à la législation en vigueur.

Art. 14. Homologation des organismes de formation

Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne.

A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en oeuvre des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent sur sa compétence technique et opérationnelle, ainsi que sur sa capacité à organiser des cursus de formation au sens de l'annexe IV de la présente loi.

La demande d'homologation peut être présentée à la DAC lorsque le principal établissement de l'organisme de formation demandeur ou, le cas échéant, son siège social se situe au Luxembourg.

Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

La DAC s'assure du respect des exigences et des conditions liées aux homologations. Si elle constate que le titulaire d'une homologation ne satisfait plus à ces exigences ou conditions, elle prend les mesures qui s'imposent, y compris éventuellement le retrait d'homologation.

La DAC autorise les titulaires de licences habilités à exercer les fonctions d'examineur de compétence ou d'évaluateur de compétence pour la formation en unité et la formation continue. L'autorisation est valide pour une période renouvelable de trois ans.

Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de la Communauté européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application du présent texte.

L'homologation visée ci-dessus est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement citées ci-dessus.

La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention.

Art. 15. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par le présent règlement sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par le présent règlement en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associés ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par le présent règlement, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne jusqu'à ce que l'intéressé ait rempli les conditions fixées par la DAC pour sa récupération.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;

d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction du présent règlement sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 15 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 15 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 15 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.

Art. 16. Lien avec la réglementation inhérente aux comptes-rendus d'évènements

Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la DAC prend en compte le respect de la notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile avant qu'elle ne décide la suspension ou le retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications ou des mentions associées.

Art. 17. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal:

- a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;

- b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal;
- c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 18. Redevances

Le présent règlement détermine les redevances dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien en validité des licences, qualifications et mentions du contrôleur de la circulation aérienne et en fixe les conditions et les modalités de perception et d'application.

Les licences étant des documents personnels, les redevances sont à acquitter par leurs titulaires. Il en va de même pour les homologations des organismes de formation.

Il est dû une redevance pour:

- a) la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne à hauteur de 200 €;
- b) la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire à hauteur de 50 €;
- c) l'inscription d'une ou plusieurs qualifications ainsi que les mentions de qualification, d'unité et linguistiques pour lesquelles une formation a été suivie avec succès, à hauteur de 50 €;
- d) la prorogation d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, d'une qualification ou d'une mention de qualification, d'unité ou linguistique à hauteur de 25 €;
- e) l'homologation d'un organisme de formation à hauteur de 1.000 €.

Les redevances précitées sont payables au comptant à la DAC selon des modalités à convenir avec l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Art. 19. Dispositions transitoires

Dans les deux mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, le prestataire de services de navigation aérienne qui fournit ses services pour les mouvements d'aéronefs en circulation aérienne sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg adresse à la DAC la liste des contrôleurs aériens en cours de formation initiale et des contrôleurs aériens faisant partie de son personnel. Cette liste mentionne pour chaque personne les documents auxquels elle peut prétendre.

La DAC délivre aux personnes figurant sur la liste visée ci-dessus les documents dont elles remplissent les conditions d'obtention dans les trois mois suivant le dépôt de la liste précitée du prestataire de services de navigation aérienne.

Toute formation en cours au jour de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal est réputée satisfaisante aux conditions de formation prévues par le présent texte.

Art. 20. Dispositions finales

Notre Ministre ayant les transports dans ses attributions et Notre Ministre ayant le budget dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement.

Le présent règlement sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le jour de sa publication.

Palais de Luxembourg, le xx xx xxxx

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

HENRI

Le Ministre du Budget,

Luc FRIEDEN

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Article 1er.

L'article 1er détermine le champ d'application du règlement grand-ducal sous examen.

Article 2.

Cet article reprend les définitions telles qu'elles figurent dans le corps de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Les auteurs du texte sous rubrique ont préféré insérer deux définitions supplémentaires pour améliorer la lisibilité du texte: ainsi les définitions „OJTI“ et „examineur (*assessor* en anglais)“ constituent des termes consacrés spécifiques à la navigation aérienne qui sont couramment utilisés.

Les abréviations „OACI“ et „DAC“ ont été retenues pour alléger le texte au vu des pratiques du „*mieux légiférer*“.

Article 3.

Cet article énumère les obligations incombant au candidat d'une licence ou d'une licence stagiaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Article 4.

Les règles de la sécurité aérienne ne permettent à un contrôleur stagiaire que d'assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur de la position communément désigné dans le jargon aéronautique comme „*on the job training instructor (OJTI)*“.

Tout postulant pour un poste de contrôleur de la circulation aérienne doit d'abord obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et effectuer un stage, tant pratique que théorique, avant de pouvoir prétendre à une licence définitive. Le stagiaire doit satisfaire à des exigences de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

L'appréciation de l'équivalence du certificat d'études visée à l'article 4 (a) *in fine* du présent règlement grand-ducal se fera conformément aux prescriptions de la loi du 14 août 2000 portant approbation de la Convention sur la reconnaissance des qualifications relatives à l'enseignement supérieur dans la région européenne, faite à Lisbonne, le 11 avril 1997.

Article 5.

Tout postulant pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit à son tour satisfaire à des exigences particulières de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

Article 6.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne comprend encore la mention d'instructeur de formation sur la position communément qualifiée de „mention OJTI“.

La mention OJTI autorise son titulaire à dispenser de l'instruction et de superviser les titulaires d'une licence de contrôleur aérien dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne sur la position dans le cadre de l'obtention, du maintien ou du renouvellement des qualifications ou des mentions.

La mention OJTI est cumulable avec l'autorisation d'examineur visée à l'article 11 du présent règlement grand-ducal.

Elle est délivrée sur base d'une formation spéciale à agréer par la DAC que le candidat doit suivre.

Article 7.

Les licences contiennent une ou plusieurs qualifications générales de façon à indiquer le type de services que le titulaire de la licence est habilité à assurer. Il s'agit surtout d'opérer une distinction entre les grands domaines du contrôle de la circulation aérienne, à savoir le contrôle d'aérodrome à

vue, le contrôle d'aérodrome aux instruments, le contrôle d'approche aux procédures, le contrôle d'approche de surveillance, le contrôle régional aux procédures et le contrôle régional de surveillance.

A noter qu'en raison de l'exiguïté de l'espace aérien luxembourgeois, le Grand-Duché de Luxembourg n'opère pas de contrôle régional.

Article 8.

Les qualifications générales des contrôleurs de la circulation aérienne sont subdivisées en mentions de qualification en fonction du type de formation dont peut se prévaloir le contrôleur et des équipements qu'il utilise dans son travail quotidien.

Article 9.

La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, groupe de secteurs ou des positions opérationnelles données, sous la responsabilité d'un service de contrôle de la circulation aérienne. Au Grand-Duché de Luxembourg, le service ATC (*Air Traffic Control*) de l'Administration de la navigation aérienne est l'entité responsable pour le contrôle de la circulation aérienne.

L'Administration de la navigation aérienne qui fait figure de prestataire de services de navigation aérienne doit soumettre une liste complète des secteurs, groupes de secteurs et des positions opérationnelles reprenant les indicateurs d'emplacement de l'OACI à la DAC en vue de leur approbation. Cette mesure permet à l'autorité nationale de surveillance d'avoir un aperçu global des différentes activités et types de contrôle aérien réalisés par le prestataire de services de navigation aérienne.

Article 10.

Cet article assure la mise en oeuvre des dernières modifications de l'annexe I de l'OACI en ce qui concerne les exigences linguistiques.

Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise est satisfaisant.

La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation agréée par la DAC. Le contenu et les modalités de cette évaluation sont fixés à l'annexe III du présent règlement.

Considérant que l'anglais est de loin la langue de communication prépondérante dans le domaine de l'aviation civile internationale, que la directive 2006/23/CE préconise un niveau d'expression et de compréhension déterminé de la langue anglaise (art. 8.1. de la directive 2006/23/CE) tout comme le propose l'annexe I de l'OACI, il y a lieu de se limiter à la seule langue anglaise. Au niveau de l'aéroport de Luxembourg un grand nombre des messages radiophoniques avec les pilotes sont réalisés en langue anglaise.

Le fait de se focaliser sur une seule langue de communication évite les risques d'incertitudes liés à l'emploi simultané de deux langues en parallèle ayant pour effet de créer la confusion auprès des destinataires. Il s'agit donc d'un facteur de sécurité de vouloir uniformiser la langue de communication.

Par ailleurs, requérir la maîtrise de deux voire trois langues supplémentaires durcit sans raison valable les conditions d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne ce qui diminuera l'attractivité de la profession, sans parler des charges supplémentaires administratives pour l'autorité nationale de surveillance comme pour les prestataires de services pour assurer le contrôle, voire le maintien du niveau d'expression et de compréhension approprié de langues supplémentaires.

Article 11.

A l'instar des examinateurs dans le cadre des licences de pilote d'aéronefs visés aux articles 135 et suivants du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, l'examineur de compétences a pour mission de procéder aux évaluations d'un candidat ou d'un titulaire de licence pour le compte de l'autorité nationale de surveillance.

Même si la directive prévoit une formation spécifique pour un examinateur/évaluateur, elle n'entrevoit pas de mention spécifique inhérente à l'examineur/évaluateur sur les licences de contrôleurs de la circulation aérienne.

Il ne revient donc pas à une autorité nationale d'apposer une mention particulière sur la licence qui ne serait pas couverte par la législation communautaire, et en corollaire, ne bénéficierait d'aucune reconnaissance quelconque.

L'autorisation d'examineur autorise son titulaire à évaluer les compétences d'un candidat pour une position opérationnelle, un secteur ou un groupe de secteurs pour lequel ou lesquels il détient une mention appropriée en cours de validité.

L'autorisation d'examineur est délivrée sur base d'une formation spéciale agréée par la DAC que le contrôleur candidat doit suivre.

Article 12.

L'article 12 décrit les conditions à remplir pour proroger la validité de sa licence, et en particulier pour maintenir en validité les différentes qualifications et mentions délivrées en fonction du règlement grand-ducal sous examen.

Article 13.

Cet article traite des exigences médicales élaborées par Eurocontrol qui ont été récemment adoptées.

L'élément novateur réside dans le fait que les attestations d'aptitude médicale sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique existant au sein de la DAC compétente dans le domaine médical ou, le cas échéant, par un médecin examinateur agréé par la DAC.

La délivrance des attestations médicales se fait en cohérence avec les dispositions de l'annexe 1 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne fixées par Eurocontrol „*Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers*“.

Le secret médical doit toujours être respecté, la DAC est l'autorité qui garantit la confidentialité des données.

Article 14.

Cet article énonce les conditions à satisfaire pour devenir fournisseur de formation agréé. Une cohérence entière avec la certification des autres services de navigation aérienne est assurée.

La DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin, elle doit inspecter et contrôler régulièrement les organismes de formation et elle peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en oeuvre des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

Les organismes de formation doivent obtenir l'homologation de la DAC afin de pouvoir valablement former des contrôleurs de la circulation aérienne.

La demande d'homologation peut être présentée à la DAC lorsque le principal établissement de l'organisme de formation requérant, ou le cas échéant son siège social se situe au Grand-Duché de Luxembourg.

In concreto, l'*Institute of Air Navigation Services (IANS)*, créé et opéré par Eurocontrol, dont le siège se trouve au plateau de Kirchberg depuis 1969, pourrait solliciter une homologation d'organisme de formation à la DAC (http://www.eurocontrol.int/ians/public/subsite_homepage/homepage.html).

L'IANS constitue un centre d'excellence européen pour le développement, la formation et l'amélioration de la gestion de la circulation aérienne qui a formé plus de 40.000 élèves en la matière au courant de 40 dernières années.

Cet article fournit en outre des garanties supplémentaires d'un niveau de compétence élevé, notamment par l'exigence d'un contrôle financier et le système d'approbation des examinateurs.

Article 15.

Le libellé de l'article 15 s'apparente fortement de celui de l'article 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. La procédure ressemble fortement à celle instaurée par la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, relative aux mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire.

Les dispositions de la loi du 1er décembre 1978, loi réglant la procédure administrative non contentieuse (PANC), applicables à l'élaboration de toutes les décisions administratives individuelles, ont vocation à s'appliquer en l'espèce, car l'octroi et toute mesure restrictive à l'autorisation d'accès tombent sous le champ d'application de cette loi.

Chaque décision prise en vertu de l'article 15 comprend une mesure restrictive à l'égard de l'autorisation d'accès nécessitant le respect de certaines règles de procédure afin de garantir les droits de la défense.

Ainsi la DAC doit-elle non seulement motiver sa décision et la communiquer à la personne concernée, mais encore doit-elle prendre l'avis motivé d'une commission spéciale composée d'au moins trois personnes, qui a vocation à instruire le dossier, à entendre au préalable l'intéressé qui peut y faire valoir ses droits de défense.

L'intéressé, sous la menace d'une procédure de suspension ou de retrait de sa licence de contrôleur de la circulation aérienne dispose ainsi d'une étape voire d'une garantie supplémentaire à faire valoir ses droits devant un organe composé de spécialistes en matière de navigation aérienne.

Les paragraphes (2) et (3) de l'article sous examen distinguent les cas de suspension des cas de retrait respectivement de non-renouvellement de licences, des qualifications ou des mentions associées. Cependant il y a lieu de faire remarquer que la directive 2006/23/CE utilise dans sa version française, plus précisément en son article 4, paragraphe 4, une terminologie juridique inappropriée qui ne cadre pas avec le droit civil luxembourgeois, en particulier avec le régime de la responsabilité.

En effet suivant le concept national de la responsabilité civile, l'étendue de la responsabilité n'est pas proportionnée au degré de la gravité d'une faute. „*La responsabilité est à la mesure du dommage, non de la gravité de la faute*“¹ suivant la jurisprudence constante des tribunaux luxembourgeois. Il est dès lors illogique de distinguer entre les termes de „faute“ et de „négligence“, eu égard au principe précité, concernant le régime de responsabilité du fait personnel, il y a assimilation complète entre la faute et la négligence.

Bien que la directive 2006/23/CE préconise *expressis verbis* deux types de sanctions différentes, à savoir une procédure de suspension pour une faute et une procédure de retrait pour une négligence grave, force est de reconnaître que la rédaction de la directive 2006/23/CE se révèle être contradictoire. Si une gradation du fait civilement répréhensible devait se faire en fonction de sa gravité, alors il paraît incompréhensible qu'une faute, de par la nature des choses plus grave qu'une négligence soit sanctionnée moins sévèrement, la suspension d'une licence étant une sanction moins rigoureuse qu'un retrait à connotation définitive.

La version anglaise de la directive 2006/23/CE indique les termes „*cases of misconduct*“ ce qui n'est en aucun cas à assimiler au concept luxembourgeois de „faute“.

Article 16.

Pour accroître la transparence et le partage d'informations sur la sécurité aérienne, le législateur communautaire insistait sur la nécessité d'instaurer un système de „*culture juste*“, une culture de la sécurité. L'efficacité de la détection et de la prévention des risques liés aux accidents est renforcée par un échange d'informations et leur notification par les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile. La nature sensible de ces informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte serait d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel visé.

L'émergence d'une culture „*non punitive*“ a permis de développer cette indispensable transparence au sein des différents acteurs aéronautiques, en admettant qu'une très grande partie des actes risqués constituent des erreurs involontaires qui ne sont pas vraiment condamnables.

Si cette culture „*sans blâme*“ constitue un réel progrès dans la quête d'une sécurité renforcée, elle ne permet toutefois pas de distinguer clairement les actes répréhensibles des comportements ne méritant pas de sanctions et peut conduire à des excès. Le risque existe que la démarche permanente de non-sanction se transforme en culture de l'immunité qui aboutit à ignorer d'éventuels aspects disciplinaires graves. Voie médiane entre culture de la sanction ou de la répression et culture non punitive, la culture juste repose, quant à elle, sur la recherche, en concertation avec les acteurs de la sécurité, notamment

1 Georges Ravarani: La responsabilité civile des personnes privées et publiques, 2e édition, Pasiris lux.

les acteurs de première ligne que sont les pilotes ou les contrôleurs aériens, d'une définition des comportements non acceptables et devant être sanctionnés. Ce travail de clarification doit permettre d'instaurer un climat de confiance auprès des personnels qui sauront que la plupart des erreurs commises ne font pas l'objet de sanctions. Les statistiques démontrent que moins de 10% des actions ayant débouché sur des événements malencontreux étaient jugées répréhensibles.

Le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile a transposé ce concept de „*culture juste*“ dans la réglementation nationale et tire ses bases de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile. Son objectif primaire du système de notification des événements vise la prévention des accidents et des incidents et non la détermination de fautes ou responsabilités. A cet égard le règlement grand-ducal confère des garanties de confidentialité aux personnes individuelles censées alimenter le système dans un but d'améliorer le niveau de sécurité aérienne. Les informations recueillies ne serviront pas à la poursuite individuelle des personnes sauf en cas de négligence grave, terme largement caractérisé par la jurisprudence dans le domaine d'accidents ou d'incidents. Cependant le mécanisme de notification volontaire ou obligatoire ne met pas en place une sorte d'immunité générale pour les personnes notifiant les incidents générés de leur propre chef. Il n'existe pas de chèque blanc-seing. Ainsi les faits de négligence grave (voire la faute grave ou le fait délibéré ou intentionnel) ne sont-ils jamais couverts par une quelconque garantie ou immunité pénale.

Il est très difficile d'établir une règle générale définissant ce qui est punissable et ce qui ne l'est *a priori* pas. Ce qui n'est pas tolérable ou acceptable, ce sont la dissimulation et les actes sciemment dangereux. Si la sanction ne doit pas disparaître pour certains manquements délibérés à la sécurité, il n'est ni simple ni souhaitable de vouloir donner une définition trop stricte des comportements devant faire l'objet d'une punition. L'exercice consiste avant tout à éviter de créer un lien automatique entre la notification d'un événement quelconque et le déclenchement d'une procédure de suspension, voire de retrait d'une licence.

D'après la doctrine de la Direction générale de l'aviation civile, l'autorité de surveillance française, 5 étapes permettent de déterminer si la sanction d'une faute est justifiée:

- la première consiste à examiner si l'acte est intentionnel;
- la seconde, s'il a été effectué sous l'influence de l'alcool ou de la drogue;
- la troisième, s'il y a eu violation délibérée des règles sécuritaires;
- la quatrième étape amène à se demander si une autre personne ayant les mêmes compétences et des qualifications comparables aurait commis la même erreur dans les mêmes circonstances;
- enfin il est indispensable de déterminer s'il s'agit d'un acte répété.

Autour de ces cinq étapes dérivant du bon sens, le concept de „*juste culture*“ favorise l'instauration d'un dialogue entre les différents acteurs concernés, notamment autour de la nécessité d'un processus permanent d'améliorer la sécurité qui s'appuie sur la recherche d'erreurs qui ne sont pas nécessairement des fautes, mais un processus qui reconnaît également comme légitime de sanctionner l'auteur d'une faute, c'est-à-dire d'un non-respect volontaire d'une règle de sécurité.

L'auteur d'un compte-rendu d'événement volontaire ou obligatoire bénéficiera d'un certain nombre de garanties légales (art. 42 du projet de loi No 5273):

Un nouvel article 42 est inséré et libellé comme suit:

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

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

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

Il échet de signaler que le principe de la „*culture juste*“ constitue un outil très important dans le dispositif de prévention des accidents et des incidents, car elle constitue une source vitale d'informations pour les autorités en charge de la surveillance de la sécurité aérienne. Il s'agit également d'un principe-clé consacré par les directives précitées 2003/42/CE et 2006/23/CE qui tient particulièrement à coeur de la représentation du personnel de l'Administration de la navigation aérienne et des organisations syndicales.

Article 17.

Cet article instaure un mécanisme de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Article 18.

La perception des redevances trouve sa base légale dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne dont l'article 7 stipule que „*seront édictées par arrêté grand-ducal toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à cette circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à circulation, aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de ces domaines et services publics.*“

Les redevances perçues par la DAC en sa qualité d'autorité nationale de surveillance sont destinées à couvrir les surcoûts administratifs liés à la délivrance ou au renouvellement des licences de contrôleurs de la circulation aérienne, l'apposition ou l'enlèvement des qualifications, des mentions de qualifications, des mentions d'unité, des mentions linguistiques ou des mentions spécifiques à l'instruction des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les redevances sous examen équivalent à un prélèvement obligatoire au profit d'un service public déterminé à payer par les titulaires bénéficiaires de ce service de nature administratif.

Quant à la détermination du *quantum*, la perception des redevances ne peut dépasser le cadre fixé par la loi modifiée du 31 janvier 1948 citée ci-avant.

A titre de comparaison les redevances similaires en Belgique s'élèvent à 75 € pour l'émission d'une licence de contrôleur stagiaire et à 400 € pour l'émission d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La directive insistant à maintes reprises sur le caractère personnel de la licence, il advient au titulaire de s'acquitter des redevances soulignant le caractère indépendant existant entre la licence de contrôleur de la circulation aérienne et de l'employeur de la licence. Suivant l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2006/23/CE sous rubrique, la licence „*demeure la propriété de la personne à laquelle elle a été délivrée*“.

Une des idées gouvernant l'introduction d'une licence communautaire est notamment de renforcer la libre circulation des contrôleurs aériens qui disposeront de leur „diplôme“.

Rien n'empêche cependant un prestataire de services de navigation aérienne par le biais d'un article de crédit voire d'une convention collective de trouver un arrangement avec son employeur pour le paiement desdites redevances.

Finalement, l'homologation d'un organisme de formation donne droit à la perception d'une redevance au profit de la DAC.

Il est important de noter à toutes fins utiles que les frais de surveillance liés aux activités de supervision continue incombant à la DAC et dont les tâches de contrôle et d'analyse sont déléguées à un organisme spécialisé seront à supporter en sus par les personnes ou les organismes titulaires de licences ou d'agréments moyennant fixation d'un barème tarifaire par la voie d'un règlement grand-ducal spécifique, barème dont les revenus constituent une source de financement de la future Agence luxembourgeoise de sécurité aérienne (ALSA) en voie de constitution.

Article 19.

Afin de pouvoir assurer la continuité du service public et l'organisation d'une transition ordonnée, tous les contrôleurs actuellement en service auprès de l'Administration de la navigation aérienne se verront attribuer une licence s'ils répondent aux critères d'obtention cités à l'article 19 du règlement grand-ducal sous examen.

Il faut remarquer que l'Administration de la navigation aérienne, en tant que prestataire de services de navigation aérienne au Grand-Duché de Luxembourg, membre d'Eurocontrol, se conforme en pratique depuis plusieurs années à la quasi-totalité des exigences contenues dans le présent règlement.

Article 20.

Dispositions finales (pour mémoire).

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/01

N° 6056¹

CHAMBRE DES DEPUTES

2ième Session extraordinaire 2009

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs aériens**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal
relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de
validité, retrait et de suspension des licences, qualification et
mentions de contrôleur de la circulation aérienne et transpo-
sant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement euro-
péen et du Conseil concernant une licence communautaire de
contrôleur de la circulation aérienne**

(15.7.2009)

Par sa lettre du 3 juin 2009, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet des projets de loi et de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Le projet de loi a pour objet de transposer en droit national les principes directeurs commandés par la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Le projet de règlement grand-ducal sous avis, accompagnant les dispositions générales fixées par le projet de loi, fixe les règles détaillées pour tous les maillons de la chaîne d'octroi de licences.

La Chambre des Métiers, qui n'a pas de remarques particulières à formuler, peut marquer son accord avec les projets sous avis.

Luxembourg, le 15 juillet 2009

*Pour la Chambre des Métiers,**Le Directeur,*
Paul ENSCH*Le Président,*
Roland KUHN

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/02

N° 6056²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs aériens**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal
relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de
validité, de retrait et de suspension des licences, qualifications
et mentions de contrôleur de la circulation aérienne et trans-
posant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement
européen et du Conseil concernant une licence communautaire
de contrôleur de la circulation aérienne**

(15.10.2009)

Par lettre du 3 juin 2009, Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, a soumis le projet de loi et le projet de règlement sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés (CSL).

**1. Objet du projet de loi et du projet de
règlement grand-ducal d'application**

1. Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national les principes directeurs commandés par la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. Un règlement grand-ducal particulier vient accompagner et préciser les dispositions générales fixées par le présent projet de loi.

2. L'espace aérien européen demeure un des espaces de circulation les plus encombrés du monde. A l'heure actuelle, la fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne en îlots nationaux de règles nationales, de procédures, de marchés et de niveaux de performance constitue le principal obstacle à des progrès dans ce secteur. Il est dès lors important d'harmoniser les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Dans ce contexte, le paquet „Ciel unique européen“ veut remédier à cette fragmentation par un nombre d'initiatives. L'une d'elles est la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettant la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de sécurité plus élevés.

3. La mise en oeuvre de la législation relative au Ciel unique européen exige l'élaboration d'une législation plus détaillée, portant notamment sur la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, comme le prévoit l'article 5 du 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, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

4. L'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la circulation aérienne. La création de normes de compétence communautaires réduit également la fragmen-

tation dans ce domaine, ce qui se traduit par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne.

5. Le présent projet de loi se fonde sur les normes internationales existantes en matière de contrôle aérien. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris des exigences linguistiques.

6. L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), créée par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, a adopté les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol, désignées communément par l'acronyme ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*). Conformément à l'article 4 du règlement (CE) No 550/2004, la directive 2006/23/CE élargie a transposé en droit communautaire les exigences prévues par l'ESARR 5 relative aux contrôleurs de la circulation aérienne. La présente loi transpose par conséquent en droit national, tant les exigences communautaires qu'internationales (ESARR 5 d'Eurocontrol et l'*Annexe 1* à la Convention relative à l'aviation civile internationale – licences du personnel), en matière de licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

7. Au Grand-Duché de Luxembourg, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), créée par la loi du 21 décembre 2007 est la seule entité opérationnelle qui emploie des contrôleurs de la circulation aérienne. Actuellement, l'ANA compte parmi ses effectifs 50 contrôleurs de la circulation aérienne, dont 44 contrôleurs aériens fonctionnaires, 2 contrôleurs aériens anglais et 4 contrôleurs aériens stagiaires en cycle de formation.

8. EUROCONTROL a établi en 1969 un centre de formation, l'IANS – *Institute for air navigation services* au plateau de Kirchberg, dont la finalité première réside en la fourniture de cycles de formation initiale et continue aux Etats membres dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne. L'institut de formation ayant son principal établissement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il y a lieu de l'englober dans le cadre légal mis en avant par la directive 2006/23/CE, puisque l'entité concernée sera supervisée par l'autorité de surveillance luxembourgeoise, à savoir la Direction de l'Aviation Civile.

9. La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle répond à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE: impartialité et indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

10. Hormis le cadre spécifique prévu pour les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, il y a lieu de mentionner que la DAC, en parallèle, a été formellement désignée comme autorité nationale de surveillance du Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre du Ciel unique européen en février 2005 (cf. article 4 du règlement No 549/2004/CE du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du Ciel unique européen).

11. A ce titre, la DAC dispose en tant qu'autorité nationale de surveillance compétente de l'autorité pour délivrer, proroger, refuser, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les qualifications ou les mentions y inscrites.

12. La transposition des règles communautaires sur l'obtention et le maintien en validité de la licence sous rubrique devrait permettre aux Etats membres de l'Union européenne d'établir une confiance réciproque dans leurs systèmes mutuels de délivrance de licences. Il est dès lors important, afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité, d'harmoniser les exigences en matière d'aptitude professionnelle, de compétence et d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Cela devrait se traduire par la fourniture de services de navigation aérienne sûrs et de qualité élevée ainsi que par

la reconnaissance des licences dans toute la Communauté, de façon à accroître leur liberté de circulation et à améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne.

13. Finalement, à titre d'information, le texte de la directive 2006/23/CE a été conçu au niveau communautaire comme une étape de transition nécessaire, étant donné que les efforts de coordination et de standardisation de la gestion du trafic aérien en Europe entamés par la prédite directive se poursuivent et nécessitent davantage d'harmonisation et d'uniformisation réglementaire. A moyen terme, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2012, il est prévu que la réglementation des domaines inhérents aux „aérodromes“ et à la „gestion de la circulation aérienne“ entrera dans la sphère de compétence élargie de l'Agence basée à Cologne. Les discussions sur les modalités pratiques vont bon train actuellement au niveau du Conseil et du Parlement européen. Logiquement, une fois ce transfert de compétence réussie, la directive 2006/23/CE sera formellement abrogée et remplacée par une panoplie de textes uniformisés et détaillés élaborées par l'EASA.

14. S'agissant en particulier de la procédure de transposition en droit interne, la Commission européenne a mis en demeure les autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (No 2008/0471) au titre de l'article 226, premier alinéa, du traité instituant la Communauté européenne, à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg en raison de l'absence de communication des mesures de transposition de la directive 2006/23/CE.

15. Le Grand-Duché de Luxembourg s'est engagé à prendre ses responsabilités dans le domaine de la sécurité aérienne dans les meilleurs délais. Ainsi le projet de loi sous examen s'inscrit dans la stratégie générale adoptée par le Gouvernement d'éliminer les retards de transposition des directives communautaires.

16. Au vu de la faculté cependant dont dispose la Commission européenne de porter le dossier devant les juridictions communautaires, il s'impose que le projet de loi sous examen requiert le bénéfice d'un traitement prioritaire afin que le Luxembourg puisse honorer lesdits engagements vis-à-vis de la Commission européenne.

17. A cette fin il a été retenu de transposer, le cas échéant, le plus fidèlement les prescriptions de la réglementation communautaire conformément à la méthode „*la directive et rien que la directive*“ afin de ne pas alourdir le processus législatif sans nécessité.

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique vise à fixer les règles détaillées pour tous les maillons de la chaîne d'octroi de licences.

2. Remarques

a) La création d'une carrière spécifique pour les contrôleurs aériens s'impose!

18. La Chambre des salariés revendique la création d'une carrière spécifique aux contrôleurs aériens.

Certes, l'article 5 du projet de loi dispose que l'allocation d'une prime de formation pour les agents exerçant le métier de contrôleur aérien „*ne préjuge pas les discussions en matière d'introduction éventuelle d'une carrière de contrôleur aérien à poursuivre avec les autorités compétentes*“, toutefois une telle déclaration de bonne intention n'engage l'auteur du projet de loi à strictement rien.

Notre chambre a du mal à imaginer une loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne sans que cette loi crée une véritable carrière de contrôleur de la circulation aérienne.

Si déjà on expose dans l'exposé des motifs que „*l'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par le contrôleur de circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la sécurité aérienne*“, pourquoi alors ne pas reconnaître également cette spécificité par une carrière spécifique.

Ne pas créer cette carrière dans le cadre de la présente transposition serait nier l'importance du rôle joué par les contrôleurs aériens dans la sécurité du ciel européen en général et du ciel luxembourgeois en particulier.

b) Des conditions linguistiques supplémentaires sont nécessaires!

19. Notre chambre se doit de constater que les exigences linguistiques actuelles se limitent à la maîtrise de l'anglais au motif que la quasi-totalité des messages sont délivrés en anglais.

Affirmer cela revient toutefois à méconnaître la réalité!

Les auteurs des projets imaginent-ils un seul instant que p.ex. le contrôleur aérien anglais travaillant à l'aéroport de Luxembourg correspond uniquement en anglais avec notamment les services de secours locaux? En d'autres termes, un détenteur du diplôme requis remplira-t-il, en vertu de la reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne, les conditions pour être engagé comme contrôleur aérien auprès de n'importe quel aéroport d'un Etat membre de l'Union européenne? Poser la question, c'est y répondre!

Pour que les exigences de la sécurité donnent un sens, notre chambre revendique des conditions linguistiques supplémentaires comme l'autorise d'ailleurs expressément l'article 8 (2) de la Directive: „Les Etats membres peuvent, lorsqu'ils l'estiment nécessaire pour des raisons de sécurité, imposer des exigences linguistiques supplémentaires“.

Notre chambre demande que tout détenteur d'une licence communautaire pour exercer la fonction de contrôleur de la circulation aérienne connaisse également la langue nationale de l'Etat de l'aéroport auprès duquel il travaille alors que les interlocuteurs du contrôleur de la circulation aérienne – comme les services de secours – ne maîtrisent pas toujours suffisamment l'anglais, ce qui n'est pas sans entraîner la sécurité dans l'enceinte de l'aéroport.

Là aussi la fonctionnarisation facilitera la mise en œuvre de cette exigence linguistique.

c) Le paiement d'une redevance par le contrôleur de la circulation aérienne doit être supprimé!

20. En créant une carrière spécifique de droit public pour les contrôleurs de la circulation aérienne, le paiement à charge du contrôleur de la „redevance“ pour la délivrance/la prorogation d'une licence ou l'inscription d'une ou de plusieurs qualifications n'a plus de raison d'être alors qu'on voit mal faire payer le fonctionnaire pour obtenir, respectivement garder son diplôme qu'il met à la disposition de son employeur.

d) La confidentialité des données à caractère personnel et plus particulièrement des données médicales doit être garantie!

21. En l'état actuel du texte, la confidentialité de ces données n'est pas garantie pour ne pas dire qu'elle n'est même pas prévue.

Ainsi rédigés, les textes violent sans aucun doute les dispositions de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Voilà pourquoi notre chambre exige que les présents projets de loi et de règlement grand-ducal renvoient *expressis verbis* à la loi précitée.

e) L'absence de voies de recours judiciaires est contraire à l'article 6-1 de la Convention européenne des droits de l'homme!

22. Les textes sont encore muets quant aux recours judiciaires que les contrôleurs ont en cas de décision de suspension, de retrait ou d'annulation de leur licence.

Le paragraphe 10 de l'article 15 du projet de règlement grand-ducal dispose que les licences sont restituées par la DAC en cas de mainlevée judiciaire du retrait, du refus ou de la suspension administratifs.

Le texte parle uniquement de la DAC comme instance de recours extrajudiciaire, compétente notamment pour délivrer et retirer les licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Afin de garantir le principe du contradictoire et les droits de la défense, notre chambre exige qu'il soit expressément fait référence à la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.

Il est inconcevable qu'une administration, en l'espèce la DAC, juge en premier et dernier ressort du retrait, du renouvellement ou de la suspension des licences, qualifications ou mentions associées alors qu'elle ne constitue ni un tribunal ni, *a fortiori*, un tribunal indépendant et impartial au sens de l'article 6-1 de la Convention européenne des droits de l'homme.

***f) Une erreur matérielle s'est glissée dans le préambule
du règlement grand-ducal!***

La Chambre des salariés tient à signaler que l'indication dans le fondement procédural du préambule du règlement grand-ducal, à savoir la Chambre des employés privés, doit être supprimée en vertu de l'introduction du statut unique en vertu duquel la Chambre des salariés a remplacé tant la Chambre des employés privés que la Chambre de travail.

*

Sous réserve des observations formulées ci-dessus, notre chambre a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord aux projets de loi et de règlement grand-ducal cités sous rubrique.

Luxembourg, le 15 octobre 2009

Pour la Chambre des salariés,

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/03

N° 6056³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs aériens**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal
relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de
validité, retrait et de suspension des licences, qualifications et
mentions de contrôleur de la circulation aérienne et transpo-
sant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement euro-
péen et du Conseil concernant une licence communautaire de
contrôleur de la circulation aérienne**

(7.10.2009)

L'objet des présents projets de loi et de règlement grand-ducal est de transposer la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, laquelle directive vise à mettre en place des règles communautaires qui garantissent davantage de sécurité en améliorant les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

L'exposé des motifs desdits projets rend parfaitement compte du contexte dans lequel la réforme afférente s'opère. Le paquet dit „ciel unique“ est un ensemble d'initiatives prises par les autorités européennes afin d'améliorer le fonctionnement de l'espace aérien européen en l'unifiant davantage. Dans le cadre des avancées communautaires en la matière, il faut notamment citer l'adoption du Règlement (CE) No 1592/2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne et l'adoption du 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. C'est notamment de ce dernier règlement que découlent les exigences communautaires reprenant, entre autres, les nouveaux standards internationaux¹ relatifs à la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne.

L'intérêt de la transposition des règles communautaires sur l'obtention et le maintien en validité de la licence en question est réel: „[elle] devrait permettre aux Etats membres de l'Union européenne d'établir une confiance réciproque dans leurs systèmes mutuels de délivrance de licences“. C'est en tout cas tout l'esprit des dispositions communautaires de la directive relatives à la „reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne“ telles qu'elles apparaissent dans son article 15. La reconnaissance mutuelle est l'outil juridique par excellence de la construction du marché commun, outil auquel se rallie volontiers la Chambre de Commerce qui plaide pour plus de sécurité juridique et davantage d'efficacité du marché aérien dans son ensemble.

¹ Voir en particulier les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol dites ESARR 5 et l'Annexe 1 de la Convention relative à l'aviation civile internationale – licences du personnel.

1) Commentaires relatifs au projet de loi

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire à formuler sur la stratégie et les instruments législatifs et réglementaires mis en oeuvre dans le cas de cette transposition. Ainsi, le projet de loi fixe, en accord avec la directive 2006/23/CE précitée, les principes et les dispositions générales qui doivent présider à la mise en place d'un cadre propice aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne (ex. de la définition du champ d'application et de l'objectif du présent projet de loi à l'article 1er, de la définition de l'Autorité nationale de surveillance relatives aux licences évoquées ci-avant à l'article 2 ou des dispositions régissant l'homologation des organismes de formation à l'article 4). L'article 6 qui rend compte des dispositions administratives pour les prestataires de services, à savoir, aux paragraphes (1) et (2), la définition des amendes à tout prestataire de services de navigation aérienne contrevenant à la future loi, mais aussi les modalités d'avertissement préalable aux possibles sanctions précitées (paragraphe (3)) ainsi que la définition d'un possible recours en réformation devant le tribunal administratif (paragraphe (4)). Lesdites dispositions sont conformes à l'article 18² de la directive ainsi transposée.

2) Observations quant au projet de règlement grand-ducal

Quant au projet de règlement grand-ducal, il complète le projet de loi en fixant les modalités et dispositions plus précises qu'exige la transposition de la directive 2006/23/CE (comme son titre l'indique, les conditions de délivrances, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne). De la sorte, le présent projet réglementaire a vocation à assurer la mise en oeuvre de la directive.

Il est crucial aux yeux de la Chambre de Commerce que l'enjeu d'un meilleur contrôle aérien au niveau européen se décline et se traduise par un renforcement crédible et réel du niveau de qualification des personnels en charge du contrôle de la circulation aérienne. Or le projet de règlement grand-ducal répond à cet égard aux attentes de la Chambre de Commerce, et ce notamment en définissant et en encadrant:

- la licence de contrôleur aérien (articles 4 et 5 du projet),
- la mention d'instructeur de formation sur la position (article 6),
- la mention de qualification (article 8),
- les mentions dites d'unité (article 9),
- les qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne (article 7).

S'agissant des conditions et des exigences de formation, au coeur de la problématique de la qualification des contrôleurs aériens, il y a lieu de noter que le projet de règlement grand-ducal sous rubrique précise, là encore en conformité avec la directive, les dispositions relatives à l'autorisation d'examineur ou d'évaluateur (article 11), en particulier en inscrivant dans le cadre réglementaire national les „*qualifications minimales des examinateurs*“. La Chambre de Commerce se réjouit du reste de l'existence de l'annexe IV en lien avec les „*exigences relatives aux homologations délivrées aux organismes de formation*“. Selon cette dernière, par exemple, les organismes de formation doivent „*disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies par la présente directive (...)*“. Cette annexe répond elle aussi aux attentes de la Chambre de Commerce en la matière.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce invite les autorités nationales à se conformer au point 34 de l'accord interinstitutionnel „Mieux légiférer“, selon lequel, comme indiqué au considérant (22) de la directive faisant l'objet de la présente transposition, „*les Etats membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics*“. Il est vrai qu'elle regrette, eu égard à l'enjeu très important du „Mieux légiférer“ précité, que la transposition fidèle ainsi élaborée fasse en réalité suite à la mise en demeure des autorités

2 „*Les Etats membres établissent les règles régissant les sanctions applicables aux infractions aux dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive, et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en oeuvre. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives (...)*“

luxembourgeoises par la Commission européenne pour cause d'absence de communication des mesures de transposition de la directive 2006/23/CE, avant le délai de transposition imposé par la directive.

Appréciation du projet de loi

Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	0
Impact financier pour les entreprises	+
Transposition de la directive	+
Simplification administrative	0
Impact sur les finances publiques	-

<i>Légende</i>	
++	très favorable
+	favorable
0	neutre
-	défavorable
--	très défavorable
n.a.	non applicable
n.d.	non disponible

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer, sous réserve de la prise en compte de ses observations, son accord au projet de loi et au projet de règlement grand-ducal sous avis.

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/04

N° 6056⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs aériens**

* * *

**AVIS DE LA CHAMBRE DES FONCTIONNAIRES
ET EMPLOYES PUBLICS****sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal
relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de
validité, de retrait et de suspension des licences, qualifica-
tions et mentions de contrôleur de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du
Parlement européen et du Conseil concernant une licence
communautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

(12.11.2009)

Par dépêche du 3 juin 2009, Monsieur le Ministre des Transports a demandé l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics sur les projets de loi et de règlement grand-ducal spécifiés à l'intitulé.

*

REMARQUE LIMINAIRE

Selon la lettre de saisine, il est – une fois de plus – insisté „sur le caractère urgent et prioritaire à accorder auxdits textes“, au motif que „le Luxembourg fait actuellement l'objet d'une procédure d'infraction par la Commission européenne pour non-transposition dans les délais (d'une) directive, délai qui a expiré le 17 mai 2008“.

A ce sujet, la Chambre des fonctionnaires et employés publics ne peut que répéter qu'elle refuse de faire les frais de la négligence du gouvernement, qui lui soumet pour avis „urgent et prioritaire“ des projets non seulement plus d'une année après l'expiration du délai prévu, mais encore et surtout quatre jours (!) avant les élections législatives nationales.

*

Malgré les trois années que les auteurs des projets sous avis ont donc mis à élaborer les textes, la directive à transposer datant en effet du 5 avril 2006, ceux-ci semblent avoir été rédigés dans la précipitation et appellent les observations suivantes de la part de la Chambre des fonctionnaires et employés publics.

*

PROJET DE LOI

A lire l'intitulé du projet de loi, celui-ci semble se limiter „aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne“. Or, la lecture du texte de l'**article 1er** fait apparaître que les objectifs du projet sont multiples alors que manifestement, celui-ci entend non seulement fixer „les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne“, mais aussi transposer en droit national la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. Si la finalité de la future loi n'est partant pas à remettre en cause, l'analyse article par article démontre toutefois clairement que le projet est loin d'atteindre les objectifs qu'il s'est lui-même fixés.

Dans son **article 2**, le projet entend transposer en droit interne l'article 3 de la directive 2006/23/CE précitée, qui impose aux Etats membres de désigner un ou plusieurs organes faisant fonction d'autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées en vertu de la prédictive directive, et qui sont définies à l'article 14 de celle-ci. Le projet de loi, en son article 2, n'énumère cependant pas l'intégralité des tâches qui incombent à la Direction de l'aviation civile (DAC), prise en sa qualité d'Autorité nationale de surveillance. Par contre, il en interprète certaines de manière extensive. Le prédict article 2 prévoit en effet que la DAC est compétente pour „délivrer, proroger, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites“, alors que l'article 14 de la directive dispose, quant à lui, que les autorités nationales de surveillance sont compétentes pour „la délivrance et le retrait des licences, qualifications et mentions pour lesquelles la formation et l'évaluation ont été suivies dans la zone de compétence de l'autorité nationale de surveillance“. Ainsi, la DAC ne serait manifestement pas compétente pour délivrer sinon retirer des licences, qualifications et mentions pour lesquelles la formation aurait été suivie dans un autre Etat membre, même si leurs titulaires, eu égard à la reconnaissance des licences entre Etats membres, sont en mesure d'exercer leurs fonctions au Grand-Duché de Luxembourg. La DAC demeure toutefois compétente, conformément à l'article 14 de la directive, pour „le maintien et la suspension de qualifications et de mentions dont les privilèges sont exercés sous (sa) responsabilité“. Il semble dès lors nécessaire de modifier l'article 2 de manière à transposer intégralement les dispositions visées de la directive 2006/23/CE.

Le point c) de l'article 2 opère de plus une redite avec l'article 4 en ce qui concerne les dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation. Il y est en effet à chaque fois précisé que la DAC est l'autorité compétente pour délivrer et retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg. Se pose dès lors la question de la pertinence de l'article 4. La même remarque s'impose d'ailleurs également en ce qui concerne l'article 3, qui reprend en substance le premier alinéa de l'article 2 de la loi et renvoie pour le surplus à un règlement grand-ducal.

A noter enfin que l'article 2 précise in fine que ses dispositions „s'appliquent sans préjudice de l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999“ instituant notamment la DAC. Ledit article 18 prévoit que, „dans la mesure où la (DAC) ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer les inspections ou les contrôles ..., le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier ces contrôles et inspections à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères“. S'il est certes vrai que la directive 2006/23/CE autorise, en son article 14 paragraphe 6, la délégation en matière de contrôle des organismes de formation, elle impose toutefois de recourir au service d'organismes „reconnus conformément à l'article 3 du règlement (CE) No 550/2004“. Force est dès lors de reconnaître que l'article 2 du projet de loi occulte totalement l'article 3 du règlement CE précité et qu'il convient partant de modifier l'article 2 en ce sens.

Dans ses **articles 3 et 4**, comme il a déjà été écrit ci-dessus, le projet de loi ne fait que reprendre son article 2 en précisant, toutefois, que „les conditions de délivrance et de retrait des agréments d'homologation“ des organismes de formation, ainsi que „les conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire“ seront „définies par règlement grand-ducal“. Une

telle largesse en matière d'habilitation est susceptible de se heurter aux prescriptions de l'article 36 de la Constitution. Le projet de loi sous avis ne fixe en effet aucune condition ni aucune modalité d'application. Or, la Cour Constitutionnelle a clairement retenu, dans une affaire relative à la loi modifiée du 10 août 1991 sur la profession d'avocat (arrêt 17/03 du 7 mars 2003, Mémorial A – No 41 du 2 avril 2003, p. 656), qu'une loi est conforme à la Constitution si elle „*se limite à tracer les principes directeurs tout en déléguant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail*“. La problématique sera partant en l'occurrence de déterminer, en cas de saisine éventuelle de la Cour Constitutionnelle, si la loi fixe réellement des principes directeurs. Tel ne semble en effet pas le cas en l'espèce.

Dans son **article 5**, le projet de loi pose le principe de l'octroi d'une prime aux contrôleurs aériens. Le texte manque néanmoins de clarté sur ce point alors qu'il est simplement fait mention d'une „*prime de formation aéronautique*“ pouvant être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne. Le législateur entend en effet laisser toute latitude au pouvoir réglementaire pour fixer non seulement le montant de la prime à allouer, mais également „*les conditions que doivent remplir les bénéficiaires*“. Il s'agit en l'espèce à nouveau d'une habilitation généreuse au regard de l'article 36 de la Constitution.

Etant toutefois donné que le texte proposé est calqué sur celui régissant la prime de formation fiscale (même si son commentaire n'en souffle mot), la Chambre des fonctionnaires et employés publics n'entend pas insister sur le sujet.

Finalement, la Chambre est à se demander si les exigences essentielles relatives à la gestion du trafic aérien et aux services de la navigation aérienne, ainsi que les conditions spécifiques de connaissances, de formation, de qualification, de contrôle et de maintien des connaissances, les conditions d'aptitudes médicales et les formations spécifiques encadrées et réglementées par le projet de loi sous avis ne devraient pas inciter les autorités compétentes à réfléchir à la création d'une carrière spécifique du contrôleur aérien, idée d'ailleurs évoquée au commentaire de l'article 5 (deuxième alinéa).

L'**article 6** s'attache, quant à lui, à introduire des sanctions dites „*administratives*“ à l'encontre des prestataires de services.

Désormais, le prestataire de services est susceptible de se voir infliger une amende administrative dans l'hypothèse où il „*aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises*“, sinon aura „*exploité des services de navigation aérienne à défaut de plan de formation dûment agréé*“. L'article 6 prévoit en outre non seulement la possibilité pour le prestataire de services de „*faire valoir ses observations*“, mais lui permet également d'introduire un recours en réformation devant le tribunal administratif.

*

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Quant au **préambule** du projet de règlement grand-ducal, la Chambre des fonctionnaires et employés publics proteste de la façon la plus formelle qui soit contre le visa affirmant: „*Les avis de la Chambre des employés privés (sic), de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés (re-sic) ayant été demandés*“.

En effet, une telle formulation – déjà au stade du projet soumis aux instances „*consultatives*“ – dénote un singulier état d'esprit dans le chef du demandeur de l'avis, signalant par là qu'il n'a pas la moindre intention d'attendre les avis sollicités, voire d'en tenir compte!

A noter dans ce même contexte que la loi sur le statut unique a fusionné la Chambre de Travail et la Chambre des Employés Privés pour en faire la Chambre des salariés, de sorte que la mention de la „*Chambre des employés privés*“ et de la „*Chambre des salariés*“ dans la même phrase est un non-sens.

Ceci dit, l'**intitulé** du projet de règlement grand-ducal et son **article 1er**, qui détermine son champ d'application, devraient en toute logique faire mention du fait qu'il s'agit d'un règlement d'exécution ou d'application de la loi dont le projet vient d'être analysé ci-avant. Tel n'est toutefois pas le cas puisque, à la lecture de l'intitulé et de l'article 1er, l'on constate que le pouvoir réglementaire entend

transposer la directive 2006/23/CE et non mettre en application la loi qui lui sert de fondement. L'article 1er dénote ainsi une certaine confusion, voire une confusion certaine, quant au moyen choisi par l'Etat luxembourgeois pour transposer ladite directive. Il échet partant de clarifier ce point.

L'**article 2** reprend en substance les dispositions de l'article 2 de la directive 2006/23/CE, tout en manquant de clarté quant à certaines définitions. A titre d'exemple, en son point p), ledit article 2 définit „*examineur (assessor) ou évaluateur*“ dans les termes suivants: „*l'autorisation établie par la DAC qui indique l'aptitude du titulaire à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne*“! Cet article est donc à revoir. À noter que, par souci de clarté, une reprise pure et simple de la directive 2006/23/CE paraît indiquée, sous réserve des définitions qui n'y figurent pas, comme par exemple aux points q) et r). Soit dit en passant que la lettre „r“ figure deux fois à l'article 2, avec deux définitions différentes ...

L'**article 3** du projet de règlement découle de l'article 3 du projet de loi et fixe des règles générales à respecter en matière de licences. L'objet de cet article n'est pas clairement déterminé, de sorte que, par souci de clarté, se pose la question d'une restructuration du texte. A noter en outre une contradiction quant aux mentions devant figurer sur la licence: l'article 3 indique que tous les éléments indiqués à l'annexe I doivent être traduits en langue anglaise, alors que ladite annexe prévoit toutefois uniquement la traduction des éléments marqués d'un astérisque.

L'**article 4**, qui concerne la licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, prévoit notamment les conditions d'obtention de cette licence. Ledit article 4 reprend en substance la teneur de l'article 5 de la directive. Il prévoit toutefois, en outre, une durée de validité qui est fixée à 3 ans et qui pourra être prorogée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur „*satisfait aux conditions visées à l'alinéa b) du présent article*“. Or, cet alinéa b) vise une condition qui doit déjà impérativement être remplie pour pouvoir se voir délivrer la licence, de sorte qu'en toute logique, le renouvellement sera toujours automatique! Il échet donc de revoir ce point, sinon de remplacer comme suit la dernière phrase dudit article: „*Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de deux ans*“.

L'**article 5** fait état de „*mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique*“ (sic), sans pourtant donner la moindre précision de ce qu'il faut entendre par là. Il est dès lors indispensable d'apporter des détails sur ce point.

L'**article 6** du projet concerne la mention d'instructeur de formation sur la position (OJTI). L'alinéa 1er de cet article fixe les conditions de délivrance de cette mention et pose notamment l'obligation d'avoir „*assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des services du contrôle de la circulation aérienne concernant les qualifications et les mentions pour lesquelles la formation est assurée*“. L'article 5 paragraphe 3 a) de la directive fixe quant à lui une période de 12 mois minimum, tout en permettant aux Etats d'allonger cette période compte tenu des qualifications et des mentions pour lesquelles une instruction est assurée.

Les **articles 7, 8, 9 et 12**, qui reprennent en substance les articles 6, 7, 9 et 10 de la directive, ne donnent pas lieu à critique.

L'**article 10** du projet impose un niveau d'expression et de compréhension satisfaisant de la langue anglaise, mais occulte totalement les langues officielles parlées au Grand-Duché. L'article 8 de la directive, en son paragraphe 2., parle toutefois des particularismes locaux alors qu'il précise que „*les Etats membres peuvent, lorsqu'ils l'estiment nécessaire pour des raisons de sécurité, imposer des exigences linguistiques locales*“. Il ne s'agit en l'espèce aucunement d'une disposition impérative mais d'une faculté laissée aux Etats membres. L'esprit de cette directive, qui tend à assurer un maximum de sécurité, semble toutefois s'orienter vers des exigences plus contraignantes au niveau linguistique. Le Luxembourg connaissant trois langues officielles, il ne semble donc que logique et normal d'exiger des contrôleurs aériens de pouvoir communiquer entre eux, outre en anglais, également dans les trois langues officielles du Grand-Duché de Luxembourg, comme l'exige d'ailleurs aussi l'article 2 du statut général des fonctionnaires de l'Etat.

L'**article 11** prévoit que „*les responsabilités et les privilèges des examinateurs leur seront notifiés individuellement par la DAC*“. Se pose en l'espèce un problème d'ordre terminologique alors que le

règlement, en faisant état de responsabilités, semble vouloir parler d'obligations. Le terme de „*responsabilité*“ a toutefois un sens spécifique en droit alors que la responsabilité s'entend par l'obligation pour un individu de répondre de ses actes. Cette dernière peut être civile ou pénale. Comme la DAC ne saurait en aucune mesure notifier aux contrôleurs leurs „*responsabilités*“ au sens juridique du terme, il convient partant de modifier le projet en ce sens.

Il convient également de relever que cet article prévoit la faculté de procéder à la revalidation de l'autorisation d'examineur, initialement valable pour 3 ans. Le texte proposé ne prévoyant toutefois aucune condition objective de revalidation, le risque d'arbitraire et d'abus apparaît donc, de sorte qu'il échet de clarifier ce point.

L'**article 13** semble vouloir garantir le secret médical suivant lequel les médecins ne peuvent pas communiquer de données médicales sur leurs patients sans l'accord préalable de ceux-ci. Le projet précise en effet que les données en possession de la DAC „*ne sont accessibles qu'à la Section de Médecine Aéronautique*“.

L'article 13 se heurte néanmoins au principe du secret médical tel que régi par le Code pénal (article 458) et par le Code de déontologie médicale (article 4). L'article 13 du projet prévoit en effet la faculté pour la DAC de disposer indirectement d'informations médicales complètes relatives aux contrôleurs sans toutefois prévoir l'obligation de solliciter au préalable l'accord du contrôleur concerné, ce qui contrevient au principe du secret médical. Ledit article 13 prévoit de plus que les informations médicales en possession de la DAC pourront être transmises à une Section de Médecine Aéronautique d'un autre Etat membre. Cette disposition, bien que trouvant à se justifier dans un contexte d'harmonisation communautaire, ne saurait toutefois contrevenir au principe du secret médical ainsi qu'à celui de la protection des données personnelles. Il semble partant nécessaire de modifier l'article 13 du projet en précisant qu'aucun transfert de données ne pourra être autorisé sans l'accord exprès et préalable de la personne concernée par ces données.

Il convient en outre de relever que l'article 13 ne fait aucune mention de voies de recours, pourtant expressément prévues au paragraphe 4 de l'article 12 de la directive 2006/23/CE. Y figure en effet l'obligation pour les Etats membres de prévoir des voies de recours efficaces associant des experts médicaux indépendants. Force est de constater que le projet reste muet sur ce point et qu'il échet partant de le compléter en ce sens.

L'**article 14** du projet concerne les organismes de formation et reprend en substance les dispositions de l'article 13 de la directive, tout en renvoyant à l'annexe IV „*de la présente loi*“ (sic). Il faut évidemment lire „*du présent règlement grand-ducal*“.

Pour ce qui est de l'**article 15**, l'article 4 de la directive préconise de suspendre la licence, les qualifications ou les mentions „*lorsque la compétence du contrôleur de la circulation aérienne est mise en question ou en cas de faute*“. Cette même directive, en son article 4/4/b, invite à retirer une licence „*en cas de négligence grave ou d'abus*“. Ainsi, une „*négligence*“ sera sanctionnée plus sévèrement qu'une „*faute*“. De l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, une telle approche n'est guère concevable en droit interne. La transposition intégrale et fidèle de l'article 4 de la directive pourrait partant de prime abord sembler heurter notre ordonnancement juridique. Il s'agit toutefois en l'espèce vraisemblablement d'une question de terminologie alors que, d'une part, les notions de faute et de négligence consacrées en droit interne recouvrent une matérialité différente que dans la directive et que, d'autre part, le concept de „*négligence grave*“ n'existe pas en droit luxembourgeois. Il semble partant opportun de définir clairement les concepts de faute sinon de négligence voire de négligence grave, de manière à mettre en adéquation l'article 15 du projet avec l'article 4 de la directive.

Par ailleurs, l'article 15 accorde à l'autorité de surveillance un vrai pouvoir de contrôle puisque la DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne. Ledit article 15 parle de plus, dans une telle constellation, d'un contrôleur pour lequel sont constatés à sa charge „*des faits d'incapacité, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne*“! Le projet n'envisage toutefois aucunement le degré de gravité à partir duquel les condamnations pénales, au demeurant non identifiées, deviendraient susceptibles d'être considérées comme étant un signe manifeste permettant de mettre en question la compétence du

contrôleur de la circulation aérienne. Il est donc indispensable d'apporter des précisions quant au sens à donner aux termes „*condamnations pénales suffisamment graves*“, de manière à pouvoir établir un lien entre ladite infraction et l'activité de contrôleur. Il ne saurait en effet en aucun cas être envisagé d'imposer une sanction administrative à un contrôleur aérien condamné du chef d'une infraction si l'infraction commise ne présente aucun lien avec l'activité de contrôleur ou avec les qualités et compétences requises pour exercer cette activité.

L'article 15 prévoit finalement des garanties pour le contrôleur susceptible de faire l'objet d'une sanction dite administrative. Ainsi, la décision de retrait sinon de non-renouvellement ne sera prise qu'après enquête administrative et sur avis motivé d'une commission spéciale (dont la composition ainsi que les modalités d'organisation et de fonctionnement seront toutefois, à nouveau, fixées par voie de règlement ministériel).

Le paragraphe (10) de l'article 15 envisage indirectement le succès d'un recours puisqu'il précise que, „*en cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC*“. A ce sujet, la Chambre déplore l'absence de précisions quant au recours envisagé et quant à sa procédure. La disposition visée doit en tout cas être complétée sur ce point.

Les **articles 16 et 17** ne donnent pas lieu à remarque.

L'**article 18** du projet met à la charge des contrôleurs le paiement de redevances. La fiche financière précise toutefois la nécessité d'augmenter le budget de la DAC, de sorte qu'il paraît superfétatoire de solliciter les fonctionnaires d'Etat en ce sens. Les contrôleurs des autres Etats membres placés dans des situations similaires ne prenant pas à leur charge lesdites redevances, la question d'éventuelles discriminations se pose donc en l'espèce.

*

CONCLUSION

En guise de conclusion, la Chambre des fonctionnaires et employés publics est d'avis que les développements ci-dessus établissent à suffisance la nécessité de revoir et le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal et d'y apporter des précisions de manière à permettre une transposition efficiente de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil.

Aussi n'est-ce que sous la réserve expresse de toutes les remarques et propositions faites dans le présent avis qu'elle se voit en mesure de marquer son accord avec les deux projets lui soumis.

Ainsi délibéré en séance plénière le 12 novembre 2009.

Le Directeur,
G. MULLER

Le Président,
E. HAAG

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/05

N° 6056⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs aériens**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(18.12.2009)

Par dépêche en date du 5 juin 2009, 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 d'un projet de règlement grand-ducal, des textes de cinq annexes, d'un exposé des motifs commun, d'un commentaire des articles ainsi que de la fiche financière afférente.

Le Conseil d'Etat regrette que les auteurs des projets n'aient pas joint un tableau de concordance alors que les dispositions de la directive se trouvent être réparties sur deux projets de transposition en droit national.

Les avis des chambres professionnelles sont parvenus au Conseil d'Etat dans l'ordre suivant: l'avis de la Chambre des métiers lui a été transmis le 23 septembre 2009, celui de la Chambre de commerce le 21 octobre 2009, celui de la Chambre des salariés le 3 novembre 2009 et celui de la Chambre des fonctionnaires et employés publics le 25 novembre 2009.

*

Le projet de loi sous avis se propose, selon ses auteurs, de transposer en droit national les principes directeurs commandés par la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne alors qu'un règlement grand-ducal viendrait à accompagner et à préciser les dispositions générales fixées par le présent projet de loi.

Le Conseil d'Etat constate que le projet de loi délègue au pouvoir réglementaire grand-ducal la mise en œuvre de la majeure partie des dispositions contenues dans la directive qu'il a pour objet de transposer.

Il se doit de souligner que ces dispositions qui concernent pour l'essentiel les critères et les conditions de la délivrance, du maintien et du retrait des licences et partant des éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession, doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi et ce au regard de l'article 11, paragraphes 5 et 6 de la Constitution. L'article 32, paragraphe 3, de la Constitution n'autorisant le Grand-Duc à prendre dans les matières réservées par la Constitution à la loi des règlements et arrêtés qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi, trouve ainsi application.

Pour ces mêmes motifs, le Conseil d'Etat insiste que les définitions de la terminologie employée, reprises de la directive et contenues dans le projet de règlement grand-ducal, soient insérées dans le dispositif du projet de loi sous avis. Il en est de même des dispositions du projet de règlement grand-ducal qui ont trait à la reconnaissance des licences délivrées par un autre Etat membre de l'Union européenne, par un pays tiers à l'Union européenne ou une organisation internationale ayant reçu une délégation à cet effet prévue par le projet de règlement grand-ducal.

L'article 102 de la Constitution exige pour le surplus que les conditions et les modalités de perception et d'application des redevances dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien en validité des licences, qualifications et mentions du contrôleur de la circulation aérienne

soient déterminées par la loi qui fixera par ailleurs au moins le montant maximal qui pourra être perçu à ce titre.

Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens en plus de leur traitement de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale. Quant à la forme, il estime que ces dispositions auraient dû trouver leur place dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.

Il tient finalement à relever que les sanctions administratives prévues par le projet de loi correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or, les services visés par le texte sous avis sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne. Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires, d'ailleurs déjà existant dans la Fonction publique, aux agents enfreignant la loi. Le système de sanctions inventé par les auteurs du projet sous examen n'est de toute façon pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.

*

Alors que les instruments juridiques soumis ne répondent pas sur plusieurs points aux préceptes de la Constitution, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'adoption du projet de loi sous revue, qui est à remettre sur le métier.

Il se dispense dès lors de procéder à l'examen détaillé des deux projets.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 18 décembre 2009.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

6056/06

N° 6056⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements gouvernementaux</i>	
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (10.3.2010).....	2
2) Texte amendé du projet de loi	2
3) Texte amendé du projet de règlement grand-ducal relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne	10
4) Exposé des motifs du projet de loi amendé et du projet de règlement grand-ducal amendé	39
5) Commentaire des articles du projet de loi	41
6) Commentaire des articles du projet de règlement grand-ducal	45
7) Directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.....	49

*

AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX

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

(10.3.2010)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe une version remaniée du projet de loi déposé à la Chambre des Députés le 3 juin 2009. Le projet adapté tient compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis respectif du 18 décembre 2009.

Dans le même contexte, je vous transmets, à titre d'information, le projet de règlement grand-ducal sous rubrique portant exécution du projet de loi en question.

Je joins en annexe les textes du projet de loi remanié et du projet de règlement grand-ducal avec leurs exposés des motifs et commentaires des articles afférents ainsi que le texte de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Les avis des chambres professionnelles ont été demandés et vous parviendront dès réception.

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

*La Ministre aux Relations
avec le Parlement,
Octavie MODERT*

*

TEXTE AMENDE DU PROJET DE LOI

LOI

relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par- lement européen et du Conseil concernant une licence commu- nautaire de contrôleur de la circulation aérienne

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du xx xx xxxx et celle du Conseil d'Etat du xx xx xxxx;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1er. Champ d'application et objectif

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

La présente loi a pour objet la mise en oeuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par:

- a) „service du contrôle de la circulation aérienne“: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l’aire de manoeuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d’accélérer et de réguler la circulation aérienne;
- b) „prestataire de services de navigation aérienne“: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- c) „circulation aérienne générale“: tous les mouvements d’aéronefs civils ainsi que les mouvements d’aéronefs d’Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l’OACI;
- d) „licence“: un certificat, quelle que soit sa dénomination, délivré et renseigné conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE précitée, et qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et aux mentions qu’il comporte;
- e) „qualification“: l’inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l’une des qualifications suivantes:
 1. contrôle d’aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV);
 2. contrôle d’aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI);
 3. contrôle d’approche aux procédures (approach control procedural – APP);
 4. contrôle d’approche de surveillance (approach control surveillance – APS);
 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP);
 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS);
- f) „mention de qualification“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question;
- g) „mention d’unité“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l’indicateur d’emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;
- h) „mention linguistique“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;
- i) „mention d’instructeur“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position;
- j) „indicateur d’emplacement OACI“: le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l’OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d’une station fixe aéronautique;
- k) „secteur“: une partie d’une zone de contrôle et/ou une partie d’une région et/ou d’une région supérieure d’information de vol;
- l) „formation“: l’ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
 1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur stagiaire;
 2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;
 4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l’inscription d’une mention d’instructeur;

5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur;
- m) „organisme de formation“: une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'Aviation Civile en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation;
 - n) „programme de compétence d'unité“: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
 - o) „plan de formation en unité“: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position;
 - p) „examineur (*assessor*)“ ou „évaluateur“: l'autorisation établie par la DAC qui indique l'aptitude du titulaire à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;
 - q) „OACI“: Organisation de l'Aviation Civile Internationale;
 - r) „OJTI (*on the job training instructor*)“: instructeur de formation sur la position.

Art. 3. Autorité nationale de surveillance

La Direction de l'Aviation Civile, ci-après dénommée „la DAC“, est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer, proroger, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites.

La DAC est aussi l'autorité compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;
- b) agréer les évaluateurs et examineurs en matière de licences, qualifications et mentions;
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 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. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne:

- a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale;
- b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur 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;
- b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi;
- c) être en possession d'une attestation médicale valide;
- d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.

Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 21 ans;
- b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité;
- c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi;
- d) être en possession d'une attestation médicale valide;
- e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;

- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal:

- a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal;
- c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation

La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, suspendre ou retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.

L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

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

Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements

Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile prend en compte les dispositions du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile si elle procède à la suspension ou au retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions associées dans les cas de notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal précité du 8 mai 2007.

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

Palais de Luxembourg, le xx xx xxxx

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

Le Ministre des Finances,

Luc FRIEDEN

*

ANNEXE I

Spécifications applicables aux licences

1) Renseignements figurant sur la licence

(Les éléments devant être traduits en anglais étant signalés par un astérisque)

- a) *dénomination de l'Etat ou de l'autorité délivrant la licence (en caractères gras);
- b) *titre de la licence (en caractères très gras);
- c) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence;
- d) nom complet du titulaire (si la langue nationale utilise un alphabet autre que l'alphabet romain, le nom doit également être libellé en caractères romains);
- e) date de naissance;
- f) nationalité du titulaire;
- g) signature du titulaire;
- h) *authentification pour les modalités et l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication:
 - i) des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques, mentions d'instructeur et mentions d'unité;
 - ii) des dates auxquelles ces mentions ont été octroyées pour la première fois;
 - iii) des dates d'expiration de la validité des mentions;
- i) signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance;
- j) cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence;
- k) une attestation médicale en cours de validité doit être jointe à la licence.

2) Support

Il convient d'utiliser du papier de première qualité ou un autre matériau satisfaisant, et les éléments mentionnés au point 1 doivent apparaître distinctement.

3) Couleur

La couleur de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et du contrôleur stagiaire de la circulation aérienne est le jaune.

ANNEXE II

Exigences en matière de formation

1) PARTIE A

Exigences en matière de formation initiale applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

La formation initiale garantira que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux objectifs en matière de formation de base et de formation de qualification énoncés par les „*Guidelines for Air traffic controller Common Core Content Initial Training*“, édition du 10 décembre 2004 sinon la dernière édition en vigueur, d'Eurocontrol, afin que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de gérer la circulation aérienne d'une façon sûre, rapide et efficace.

La formation initiale couvrira les aspects suivants: droit aérien, gestion du trafic aérien, y compris les procédures d'opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne compréhension entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, facteurs humains, équipements et systèmes, environnement professionnel, sécurité et culture de la sécurité, systèmes de gestion de la sécurité, situations inhabituelles ou urgences, systèmes dégradés, connaissances linguistiques, incluant la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières devront être enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne, et à souligner les aspects relatifs à la sécurité. La formation initiale consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée sera fixée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent garantir que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de trafic complexe et dense, afin de faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale sera évaluée au moyen d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue.

2) PARTIE B

Exigences en matière de formation en unité pour les contrôleurs de la circulation aérienne

Les plans de formation en unité exposeront en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l'unité sous la surveillance d'un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé décrira tous les éléments du système d'évaluation de la compétence, comprenant les modalités de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales.

La formation en unité peut comporter certains éléments de la formation initiale qui sont spécifiquement liés aux conditions nationales. La durée de la formation en unité sera fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées dans le cadre d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue, par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréés qui seront neutres et objectifs dans leur jugement. A cette fin, les autorités nationales de surveillance mettront en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

3) PARTIE C

Exigences en matière de formation continue applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

Les qualifications et mentions d'unité inscrites sur les licences de contrôleur de la circulation aérienne seront maintenues valides par une formation continue agréée, comprenant une formation destinée à entretenir les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de mise à jour, une formation aux situations d'urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l'organisme de formation établira des programmes de compétence d'unité décrivant les processus,

les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes devront être réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue sera arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement réalisé ou planifié de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne sera évaluée de manière adéquate au moins tous les trois ans. Le prestataire de services de navigation aérienne devra veiller à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licences dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

*

**TEXTE AMENDE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
relatif aux qualifications et aux mentions associées
aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne**

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

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne et notamment son article 7;

Vu la loi du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago;

Vu la loi modifiée du 28 novembre 1961 portant approbation de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne „Eurocontrol“ et annexes, ainsi que du Protocole de signature et du Protocole relatif à la période transitoire, signés à Bruxelles, le 13 décembre 1960;

Vu 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;

Vu la loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne;

Vu la loi du xx xx xxxx relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et notamment ses articles 5 et 6;

Vu 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, et notamment son article 5;

Vu la directive (CE) No 2006/23 du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;

Vu la fiche financière;

Vu les avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. Champ d'application

Le présent règlement grand-ducal a pour objet la mise en oeuvre de la loi du xx xx xxxx relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Il détermine:

- les modalités de délivrance des qualifications et mentions afférentes associées aux licences de contrôle aérien;
- les modalités de délivrance des attestations médicales;
- les modalités d'homologation des organismes de formation;
- la fixation des taxes dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien en validité des licences, qualifications et mentions du contrôleur de la circulation aérienne et de leurs modalités de perception.

Le présent règlement grand-ducal s'applique aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires exerçant leurs fonctions sous la responsabilité de prestataires de services de navigation aérienne offrant leurs services principalement pour des mouvements d'aéronefs en circulation aérienne générale.

Art. 2. Mention d'instructeur de formation sur la position (OJTI)

(1) La mention d'instructeur de formation sur la position (OJTI) est délivrée au titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui:

- a) est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) est titulaire d'au moins une qualification valable;
- c) a assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des services du contrôle de la circulation aérienne concernant les qualifications et les mentions pour lesquelles la formation est assurée;
- d) justifie d'une expérience d'au moins six mois de la qualification sur le secteur, le groupe de secteurs ou la position opérationnelle sur lesquels l'instruction est dispensée;
- e) a suivi avec succès la formation OJTI agréée par la Direction de l'Aviation Civile au cours de laquelle les connaissances, les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyen d'exams adéquats.

(2) La mention OJTI autorise son titulaire à assurer la formation et la surveillance pour une position opérationnelle déterminée, un secteur ou un groupe de secteurs pour lesquels il détient une mention en cours de validité et pour autant qu'il ait été désigné à cet effet par un prestataire de services de navigation aérienne, à exercer les fonctions suivantes:

- a) dispenser de l'instruction et superviser les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne;
- b) dispenser de l'instruction et superviser les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne sur la position dans le cadre de l'obtention, du maintien ou du renouvellement des qualifications et des mentions.

(3) La mention OJTI est valable pendant 36 mois et peut être renouvelée pour autant que son titulaire réussisse les programmes de maintien de la validité agréée par la Direction de l'Aviation Civile de la mention OJTI.

Art. 3. Qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne

Les licences contiennent une ou plusieurs des qualifications suivantes, de façon à indiquer le type de services que le titulaire de la licence est habilité à assurer:

- a) la qualification „contrôle d'aérodrome à vue (ADV)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d'aérodrome pour un aérodrome non doté de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées;

- b) la qualification „contrôle d’aérodrome aux instruments (ADI)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d’aérodrome pour un aérodrome doté de procédures d’approche ou de départ aux instruments publiées. Elle est accompagnée d’au moins une des mentions de qualifications visées au paragraphe 1 de l’article 4;
- c) la qualification „contrôle d’approche aux procédures (APP)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs à l’arrivée, au départ ou en transit sans utiliser d’équipements de surveillance;
- d) la qualification „contrôle d’approche de surveillance (APS)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l’arrivée, au départ ou en transit à l’aide d’équipements de surveillance. Elle est accompagnée d’au moins une des mentions de qualification visées au paragraphe 2 de l’article 4;
- e) la qualification „contrôle régional aux procédures (ACP)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer sans équipements de surveillance les services du contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs;
- f) la qualification „contrôle régional de surveillance (ACS)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l’aide d’équipements de surveillance. Elle est accompagnée d’au moins une des mentions de qualification visées au paragraphe 3 de l’article 4.

Art. 4. Mentions de qualification

(1) La qualification „contrôle d’aérodrome aux instruments (ADI)“ visée au paragraphe b) de l’article 3 est complétée d’au moins une des mentions suivantes:

- a) la mention „contrôle tour (TWR)“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle dans les cas où le contrôle d’aérodrome est assuré à partir d’un seul poste de travail;
- b) la mention „contrôleur des mouvements au sol (GMC)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol;
- c) la mention „surveillance des mouvements au sol (GMS)“, délivrée en complément de la mention visée aux alinéas a) et b) du présent paragraphe 1, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol à l’aide de systèmes de contrôle et de guidage des mouvements de surface sur les aérodromes;
- d) la mention „contrôle air (AIR)“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle d’aérodrome hormis les mouvements au sol;
- e) la mention „contrôle radar d’aérodrome (RAD)“, délivrée en complément des mentions visées aux alinéas a) et d) du présent paragraphe 1.

(2) La qualification „contrôle d’approche de surveillance (APS)“ visée au paragraphe d) de l’article 3 est complétée d’au moins une des mentions suivantes:

- a) la mention „radar“ (RAD), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le service de contrôle d’approche au moyen d’un équipement radar primaire et/ou secondaire;
- b) la mention „radar d’approche de précision (PAR)“, délivrée en complément de la mention „radar“ visée à l’alinéa a) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste d’atterrissage, le guidage d’approche de précision depuis le sol à l’aide d’un équipement radar d’approche de précision;
- c) la mention „radar d’approche de surveillance (SRA)“, délivrée en complément de la mention „radar“ visée à l’alinéa a) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste, le guidage d’approches classiques depuis le sol au moyen d’un équipement de surveillance;
- d) la mention „surveillance dépendante automatique (ADS)“, qui indique que le titulaire est compétent pour fournir des services de contrôle d’approche à l’aide d’un système de surveillance dépendante automatique;
- e) la mention „contrôle terminal (TCL)“, délivrée en plus des mentions „radar“ ou „surveillance dépendante automatique“ visées aux alinéas a) et d) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit d’aéronefs évo-

luant dans une région de contrôle terminale et/ou des secteurs adjacents spécifiés à l'aide de tout type d'équipement de surveillance.

(3) La qualification „contrôle régional de surveillance“ (ACS) visée au paragraphe f) de l'article 3 est complétée d'au moins une des mentions suivantes:

- a) la mention „radar“ (RAD), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l'aide d'un équipement de surveillance radar;
- b) la mention „surveillance dépendante automatique (ADS)“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l'aide d'un système de surveillance dépendante automatique;
- c) la mention „contrôle terminal (TCL)“, délivrée en plus des mentions „radar“ ou „surveillance dépendante automatique“ visées aux alinéas a) et b) du paragraphe 3, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle et/ou des secteurs adjacents spécifiés à l'aide d'équipements de surveillance quelconques;
- d) la mention „contrôle océanique (OCN)“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle océanique.

(4) Pour obtenir une mention de qualification, le demandeur doit:

- a) être titulaire d'une licence de contrôleur aérien sauf lorsqu'il s'agit d'une mention de qualification dans le cadre de l'obtention d'une licence de contrôleur aérien stagiaire;
- b) être titulaire d'une qualification en cours de validité à laquelle s'ajoute la mention conformément au présent article;
- c) avoir suivi la formation agréée par la Direction de l'Aviation Civile relative à cette mention;
- d) avoir réussi les examens dont le programme est agréé par la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 5. Mentions d'unité

(1) La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, groupe de secteurs ou positions opérationnelles données, sous la responsabilité d'un service de contrôle de la circulation aérienne.

Une liste des secteurs, groupes de secteurs et positions opérationnelles ainsi que les indicateurs d'emplacement OACI sont soumis par les prestataires de services de navigation aérienne à la Direction de l'Aviation en vue de leur approbation.

(2) Pour obtenir la mention d'unité, le demandeur doit:

- a) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'il s'agit de l'obtention d'une première demande;
- b) être titulaire d'au moins une qualification en cours de validité et, le cas échéant, une mention de qualification appropriée;
- c) avoir suivi la formation agréée par la Direction de l'Aviation Civile en unité relative à cette mention;
- d) avoir réussi les examens ou les évaluations précitées.

Art. 6. Mentions linguistiques

Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise est satisfaisant par rapport à l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques qui figure à l'annexe I du présent règlement grand-ducal.

Le niveau minimum requis en application du présent règlement grand-ducal est le niveau 4 de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques prémentionnée.

La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation transparente et objective agréée par la Direction de l'Aviation Civile.

La compétence linguistique des candidats fait l'objet d'une évaluation formelle à intervalles réguliers, excepté dans le cas de candidats ayant fait la preuve d'un niveau 6 de compétence.

Le contenu et les modalités de cette évaluation sont fixés par règlement ministériel.

Les intervalles ne sont pas supérieurs à trois ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 4 de compétence, ni à six ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 5 de compétence. Les prédits intervalles sont fixés par règlement ministériel.

Art. 7. Autorisation d'examineur ou d'évaluateur

La Direction de l'Aviation Civile désigne et autorise en tant qu'examineurs des personnes dûment qualifiées qui font passer en son nom des évaluations d'aptitude et de contrôle des compétences. Les qualifications minimales des examinateurs sont définies ci-après.

L'autorisation d'examineur est délivrée par la Direction de l'Aviation Civile au candidat qui:

- a) est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) est titulaire d'au moins une qualification valable, et le cas échéant, d'une mention de qualification valable;
- c) a assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des services du contrôle de la circulation aérienne concernant les qualifications et les mentions pour lesquelles la formation est assurée;
- d) justifie d'une expérience d'au moins six mois de la qualification sur le secteur, le groupe de secteurs ou la position opérationnelle sur lesquels l'instruction est dispensée;
- e) a suivi avec succès la formation d'examineur agréée par la Direction de l'Aviation Civile au cours de laquelle les connaissances, les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyen d'examens adéquats.

L'autorisation d'examineur autorise son titulaire à évaluer les compétences d'un candidat pour une position opérationnelle, un secteur ou un groupe de secteurs pour lequel ou lesquels il détient une mention en cours de validité.

Une autorisation d'examineur a une durée de validité maximale de trois ans, et peut être revalidée.

La Direction de l'Aviation Civile peut retirer l'autorisation d'examineur si le titulaire ne répond plus aux conditions d'obtention indiquées ci-avant.

L'examineur ne doit pas évaluer un candidat auquel il a dispensé lui-même une formation, à moins qu'il n'ait reçu un accord explicite écrit par la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 8. Conditions de maintien des qualifications et prorogation de la validité des mentions

La validité des mentions d'unité est d'une durée initiale de 12 mois. Elle est prorogée de 12 mois lorsque le prestataire de services de navigation aérienne apporte la preuve que:

- a) le candidat a exercé les privilèges de la licence pendant un nombre d'heures minimal au cours des douze mois précédents, comme indiqué dans le programme de compétence d'unité approuvé par la Direction de l'Aviation Civile;
- b) la compétence du candidat a fait l'objet d'une évaluation conformément à la partie C de l'annexe II de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne; et
- c) le candidat possède une attestation médicale valide.

Le nombre minimal d'heures de travail hors tâches d'instruction exigé pour la prorogation de la validité de la mention d'unité peut être réduit pour les instructeurs sur la position au prorata du temps consacré à la formation de stagiaires aux postes de travail pour lesquels la prorogation est demandée.

Lorsqu'une mention d'unité cesse d'être valide, un plan de formation en unité doit être accompli avec succès afin de rétablir la validité de cette mention.

La mention d'unité est valide pour une période de douze mois pour autant que le demandeur remplit les conditions suivantes:

- a) il répond au programme de compétences approuvé par la Direction de l'Aviation Civile pour le service de contrôle de la circulation aérienne;

- b) sa compétence est évaluée favorablement conformément au programme de formation continue qui satisfait aux exigences de la partie C de l'annexe II de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, tel qu'approuvé par la Direction de l'Aviation Civile;
- c) il détient un certificat d'aptitude médicale en cours de validité.

La mention d'unité cesse d'être valide dès qu'une des conditions énumérées ci-dessus n'est plus remplie. Lorsqu'une mention d'unité cesse d'être valide, un plan de formation en unité doit être accompli avec succès afin de rétablir la validité de la mention.

Cette mention est renouvelée pour une période de douze mois si les conditions énumérées ci-dessus sont remplies.

Le titulaire d'une qualification ou d'une mention de qualification qui n'a pas assuré des services du contrôle de la circulation aérienne associés à cette qualification ou mention de qualification pendant une période de quatre années consécutives ne peut commencer une formation en unité dans cette qualification ou mention de qualification qu'à l'issue d'une évaluation adéquate visant à déterminer s'il continue de remplir les conditions liées à cette qualification ou mention de qualification et après avoir satisfait à toutes les exigences en matière de formation qui découleraient de ladite évaluation.

Art. 9. Attestation médicale

Les attestations médicales sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique (SMA) auprès de la Direction de l'Aviation Civile, organisme instauré par l'article 146 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion.

La délivrance des attestations médicales se fait en cohérence avec les dispositions de l'annexe I de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne fixées par Eurocontrol „Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers“. Les prédites normes et exigences sont reprises dans l'annexe III du présent règlement.

Les attestations médicales sont valides pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la date de l'examen médical jusqu'à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne atteignent l'âge de 40 ans, et pour une durée de douze mois au-delà de cet âge. L'attestation médicale peut être retirée à tout moment si l'état de santé du détenteur l'exige.

Dans un souci de respect du secret médical, la Direction de l'Aviation Civile fait en sorte que les communications orales, les rapports écrits et toutes informations médicales conservées, notamment sur support informatique, relatifs au demandeur ou détenteur de la licence, ne sont accessibles qu'à la seule Section de Médecine Aéronautique. La seule conclusion de l'expertise médicale sera transmise à la Direction de l'Aviation Civile. Les informations médicales peuvent être transmises à une Section de Médecine Aéronautique d'un autre Etat membre de l'Union européenne sur demande dûment justifiée. L'intéressé ou son médecin doit avoir accès à son dossier médical conformément à la législation en vigueur.

Art. 10. Homologation des organismes de formation

Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la Direction de l'Aviation Civile supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne.

A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la Direction de l'Aviation Civile peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en oeuvre des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent sur sa compétence technique et opérationnelle, ainsi que sur sa capacité à organiser des cursus de formation au sens de l'annexe II du présent règlement grand-ducal.

La demande d'homologation peut être présentée à la Direction de l'Aviation Civile lorsque le principal établissement de l'organisme de formation demandeur ou, le cas échéant, son siège social se situe au Luxembourg.

Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

La Direction de l'Aviation Civile s'assure du respect des exigences et des conditions liées aux homologations. Si elle constate que le titulaire d'une homologation ne satisfait plus à ces exigences ou conditions, elle prend les mesures qui s'imposent, y compris éventuellement la suspension ou le retrait d'homologation.

Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de la Communauté européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application du présent texte.

L'homologation visée ci-dessus est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement citées ci-dessus.

La Direction de l'Aviation Civile peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention.

Art. 11. Taxes

Les licences étant des documents personnels, les taxes sont à acquitter par leurs titulaires. Il en va de même pour les homologations des organismes de formation.

Il est dû une taxe non remboursable pour:

- a) la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne à hauteur de 200 €;
- b) la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire à hauteur de 50 €;
- c) l'inscription d'une ou plusieurs qualifications ainsi que les mentions de qualification, d'unité et linguistiques pour lesquelles une formation a été suivie avec succès, à hauteur de 50 €;
- d) la prorogation d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, d'une qualification ou d'une mention de qualification, d'unité ou linguistique à hauteur de 25 €;
- e) l'homologation d'un organisme de formation à hauteur de 1.000 €.

Les taxes précitées sont prélevées pour le compte de l'Etat et payables à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Art. 12. Dispositions transitoires

Dans les deux mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, le prestataire de services de navigation aérienne qui fournit ses services pour les mouvements d'aéronefs en circulation aérienne sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg adresse à la Direction de l'Aviation Civile la liste des contrôleurs aériens en cours de formation initiale et des contrôleurs aériens faisant partie de son personnel. Cette liste mentionne pour chaque personne les documents auxquels elle peut prétendre.

La Direction de l'Aviation Civile délivre aux personnes figurant sur la liste visée ci-dessus les documents dont elles remplissent les conditions d'obtention dans les trois mois suivant le dépôt de la liste précitée du prestataire de services de navigation aérienne.

Toute formation en cours au jour de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal est réputée satisfaisante aux conditions de formation prévues par le présent texte.

Art. 13. Dispositions finales

Notre Ministre ayant les transports aériens dans ses attributions et Notre Ministre ayant le budget dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement.

Le présent règlement sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le jour de sa publication.

Palais de Luxembourg, le xx xx xxxx

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

Le Ministre des Finances,

Luc FRIEDEN

*

ANNEXE I

Exigences en matière de compétences linguistiques

Les exigences en matière de compétences linguistiques sont applicables autant à l'utilisation des expressions conventionnelles qu'à celle du langage clair. Pour satisfaire aux exigences linguistiques, le candidat à une licence ou le titulaire d'une licence devra faire l'objet d'une évaluation et prouver qu'il a un niveau au moins équivalent au niveau opérationnel (niveau 4) de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figurant dans la présente annexe (cf. Echelle d'évaluation des compétences linguistiques).

Les locuteurs compétents doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- a) pouvoir communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face;
- b) pouvoir s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels;
- c) pouvoir utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger les messages et pour détecter et résoudre les malentendus (par exemple pour vérifier, confirmer ou clarifier des informations) dans un contexte général ou professionnel;
- d) pouvoir traiter efficacement et assez facilement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal;
- e) pouvoir utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

*

ANNEXE II

Exigences relatives aux homologations délivrées aux organismes de formation

- 1) La conformité avec les exigences visées à l'article 10 doit être établie par la preuve que les organismes de formation disposent du personnel et des équipements adéquats et exercent leur activité dans un environnement adapté pour dispenser les formations nécessaires à l'obtention ou au maintien de licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne. Plus particulièrement, les organismes de formations doivent:
 - a) disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies dans la présente directive;
 - b) disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée;
 - c) communiquer la méthode selon laquelle ils détermineront plus précisément le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, ainsi que les plans de formation en unité et les programmes de compétence d'unité; cela inclura le mode d'organisation des examens ou des évaluations. S'agissant des examens portant sur la formation initiale, y compris les formations en simulation, des informations détaillées sur les qualifications des examinateurs doivent être transmises;
 - d) apporter la preuve qu'il existe un système de gestion de la qualité permettant de contrôler si les procédures et systèmes devant garantir la conformité des services de formation fournis aux normes définies dans la présente directive sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés;
 - e) apporter la preuve que des fonds suffisants sont disponibles pour que les formations se déroulent conformément aux normes définies dans la présente directive et qu'une assurance, dont la couverture est suffisante, a été prévue pour les activités qu'ils mènent compte tenu de la nature des formations en question.
- 2) Les homologations doivent:
 - a) indiquer les autorités de surveillance nationales qui délivrent l'homologation;
 - b) indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation;

- c) indiquer les types de services homologués;
- d) contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1);
- e) indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.

*

ANNEXE III

Normes applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne fixées par Eurocontrol

„Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers“

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p style="text-align: center;">1: Généralités – Certificat d'aptitude médicale de classe 3 Examen</p> <p>1.1(a) Tout candidat à l'obtention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit subir un examen médical initial en vue d'obtenir un certificat d'aptitude médicale de classe 3.</p> <p>1.1(b) Les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne doivent faire renouveler ou valider leur certificat d'aptitude médicale de classe 3 tous les deux ans (cf. paragraphe 1.1.2).</p> <p>1.1(c) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 doit fournir au médecin-examineur agréé (MEA) une déclaration, dont il atteste personnellement l'exactitude, sur ses antécédents médicaux personnels, familiaux et héréditaires. Il doit être averti de la nécessité de faire une déclaration aussi complète et précise que possible.</p> <p>1.1(d) Le MEA doit saisir la SMA désignée de tout cas où il doute de l'aptitude du candidat à satisfaire à l'un ou l'autre critère. Il appartient alors à la SMA (Section de médecine aéronautique) de décider s'il convient ou non de délivrer le certificat d'aptitude médicale (cf. paragraphe 1.1.3).</p> <p>1.1(e) Lorsque la SMA est convaincue que les critères décrits dans la présente section sont respectés, un certificat d'aptitude médicale de classe 3 est délivré au candidat.</p> <p>1.1(f) Les critères à respecter pour le renouvellement d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 sont les mêmes que ceux qui s'appliquent au certificat initial, sauf indication contraire expresse.</p>	<p style="text-align: center;">1: Généralités – Certificat d'aptitude médicale de classe 3 Examen</p> <p>1.1.1 La validité du certificat d'aptitude médicale court de la date de délivrance jusqu'à la date équivalente du mois où elle vient à expiration.</p> <p>1.1.2 Pour les titulaires d'une licence de contrôleur aérien âgés de plus de 40 ans, la fréquence visée à l'alinéa 1.1 (b) est ramenée à un an.</p> <p>1.1.3 Un certificat d'aptitude médicale peut être délivré sous réserve que l'aptitude du candidat à exercer, au niveau de sécurité requis, les privilèges attachés à sa licence ne risque pas d'être compromise.</p>
<p style="text-align: center;">2: Appareil cardiovasculaire 2.1: Examen</p> <p>2.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie de l'appareil cardiovasculaire, qu'elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p>	<p style="text-align: center;">2: Appareil cardiovasculaire 2.1: Examen</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.1(b) Un électrocardiogramme standard au repos, de 12 dérivations, accompagné d'un protocole, est requis lors de l'examen initial, puis, tous les quatre ans jusqu'à l'âge de 30 ans, et ensuite tous les deux ans et sur indication clinique (cf. paragraphe 2.1.1).</p> <p>2.1(c) Un électrocardiogramme d'effort n'est requis qu'en cas d'indication clinique, conformément au paragraphe 2.1.2.</p> <p>2.1(d) Les protocoles d'électrocardiogrammes d'effort et au repos doivent être rédigés par des spécialistes agréés par la SMA.</p> <p>2.1(e) A 65 ans, le titulaire d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 doit être examiné dans un CMA par un cardiologue agréé par la SMA. Cet examen doit comprendre un électrocardiogramme d'effort, ou tout autre examen fournissant des informations équivalentes, et être renouvelé sur indication clinique.</p>	<p>2.1.1 Le paragraphe 1.1.2 exige que les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, âgés de plus de 40 ans, fassent renouveler/revalider leur certificat d'aptitude médicale tous les ans. L'examen annuel devra comporter un électrocardiogramme.</p> <p>2.1.2 Un électrocardiogramme d'effort, ou une autre exploration cardiologique appropriée, est requis:</p> <p>2.1.2(a) en cas de signes ou de symptômes laissant présumer une affection cardiovasculaire;</p> <p>2.1.2(b) pour éclairer un électrocardiogramme au repos;</p> <p>2.1.2(c) à la discrétion d'un spécialiste de la médecine aéronautique agréé par la SMA;</p> <p>2.1.2(d) à partir de 65 ans, puis tous les quatre ans pour le renouvellement du certificat de classe 3.</p> <p>2.1.3(a) Lorsqu'une analyse de sang est pratiquée par l'autorité responsable, ainsi que le prévoit le paragraphe 6.1(b), le dosage des lipides sériques et plasmatiques, notamment du cholestérol, pour faciliter l'évaluation des risques, est laissé à la discrétion de la SMA (voir le paragraphe 6.1.1).</p> <p>2.1.3(b) Le dosage des lipides sériques/plasmatiques est un examen de dépistage et toute anomalie importante constatée devra faire l'objet d'une étude et d'un suivi de la part d'un spécialiste agréé par la SMA.</p> <p>2.1.3(c) L'accumulation de facteurs de risque (tabagisme, antécédents familiaux, anomalies lipidiques, hypertension, etc.) doit faire l'objet d'une évaluation cardiovasculaire et d'un suivi de la part d'un spécialiste agréé par la SMA et, le cas échéant, en concertation avec le CMA (Centre d'expertise de médecine aéronautique) ou le MEA.</p>
<p style="text-align: center;">2.2: Pression artérielle</p> <p>2.2(a) La pression artérielle doit être mesurée selon la technique décrite au paragraphe 2.2.1.</p> <p>2.2(b) Lorsque la pression artérielle est systématiquement supérieure à 160 mmHg pour la pression systolique et/ou 95 mmHg pour la pression diastolique, avec ou sans traitement, le candidat doit être déclaré inapte.</p>	<p style="text-align: center;">2.2: Pression artérielle</p> <p>2.2.1 La pression systolique est enregistrée au moment de l'apparition des bruits de Korotkoff (phase 1) et la pression diastolique au moment de leur disparition (phase V), ou selon la mesure électronique équivalente. En cas de hausse de la pression artérielle et/ou d'accélération du rythme cardiaque au repos, il convient de procéder à d'autres observations. Les mesures de la pression artérielle prises à des occasions différentes devraient être faites de la même manière, afin que les résultats en soient uniformes.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.2(c) Le traitement anti-hypertenseur doit être compatible avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges associés à la licence considérée (voir paragraphe 2.2.2). Au début d'un traitement médicamenteux, le certificat d'aptitude médicale doit être suspendu pendant une période permettant d'établir l'absence d'effets secondaires importants.</p> <p>2.2(d) Les candidats souffrant d'hypotension symptomatique doivent être déclarés inaptes.</p> <p>2.3: Affection des artères coronaires</p> <p>2.3(a) Tout candidat soupçonné de coronaropathie doit subir un examen. Tout candidat présentant une coronaropathie asymptomatique bénigne peut être déclaré apte par la SMA, sous réserve qu'il satisfasse aux conditions visées au paragraphe 2.3.1.</p> <p>2.3(b) Les candidats qui présentent une coronaropathie symptomatique ou des symptômes cardiaques doivent être déclarés inaptes.</p> <p>2.3(c) Les candidats ayant souffert d'un infarctus du myocarde doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte, sous réserve que les critères énoncés au paragraphe 2.3.2 soient satisfaits.</p>	<p>2.2.2 Tout traitement anti-hypertenseur doit être agréé par la SMA. Les médicaments autorisés peuvent être:</p> <p>2.2.2(a) des diurétiques n'agissant pas sur l'anse de Henlé;</p> <p>2.2.2(b) certains bêtabloquants (généralement hydrophiles);</p> <p>2.2.2(c) des inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine;</p> <p>2.2.2(d) des inhibiteurs calciques à effet lent;</p> <p>2.2.2(e) des inhibiteurs du récepteur de l'angiotensine 2.</p> <p>2.2.2(f) Au commencement d'un traitement anti-hypertenseur, l'intéressé sera déclaré temporairement inapte en raison des risques d'effets secondaires, jusqu'à ce que sa tension artérielle soit maîtrisée de façon satisfaisante sans effets secondaires.</p> <p>2.3: Affection des artères coronaires</p> <p>2.3.1 En cas de soupçon de coronaropathie asymptomatique, un électrocardiogramme d'effort est requis, complété, si nécessaire, par d'autres épreuves (scintigraphie myocardique de perfusion, échocardiographie de stress, angiographie coronaire ou épreuves équivalentes agréées par la SMA) qui ne révéleront pas d'ischémie du myocarde ni de sténose significative des artères coronaires.</p> <p>2.3.2 Un candidat asymptomatique dont les éventuels facteurs de risque ont été maîtrisés de manière satisfaisante, et dont le cas n'exige pas de traitement pour souffrance ischémique du myocarde six mois après l'incident de référence (infarctus du myocarde) devra avoir subi des examens ayant donné les résultats suivants:</p> <p>2.3.2(a) un électrocardiogramme d'effort, limité aux symptômes, satisfaisant;</p> <p>2.3.2(b) une fraction d'éjection ventriculaire gauche de plus de 50% sans anomalie significative de la mobilité pariétale, et fonction ventriculaire droite normale;</p> <p>2.3.2(c) un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire de 24 heures satisfaisant;</p> <p>2.3.2(d) une coronarographie montrant une sténose de moins de 30%, ou tout autre examen d'imagerie montrant l'absence d'ischémie réversible importante des vaisseaux distaux de l'infarctus du myocarde et confirmant l'absence d'altération fonctionnelle du myocarde irrigué par les vaisseaux sténosés.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.3(d) Les candidats dont le rétablissement s'avère satisfaisant six mois après un pontage coronarien ou une angioplastie et/ou la mise en place d'une endoprothèse vasculaire peuvent être déclarés aptes par la SMA, sous réserve qu'ils satisfassent aux critères énoncés au paragraphe 2.3.3.</p>	<p>Le suivi requiert un examen cardiovasculaire annuel, comprenant un électrocardiogramme d'effort ou une scintigraphie d'effort. Une coronarographie ou tout autre examen d'imagerie est requis au plus tard cinq ans après l'incident de référence, à moins que des épreuves non invasives, telles qu'un électrocardiogramme d'effort/une échographie d'effort, ne donnent des résultats impeccables.</p> <p>2.3.3 Un candidat présentant des facteurs de risques maîtrisés et utilisant, si nécessaire, des bêta-bloquants, des inhibiteurs de l'enzyme de conversion de l'angiotensine, des statines et de l'aspirine, qui n'exige pas de traitement pour souffrance ischémique, peut être soumis à un examen. Cet examen comprendra les épreuves suivantes:</p> <p>2.3.3(a) un électrocardiogramme d'effort, limité aux symptômes, pratiqué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce ou équivalent, satisfaisant;</p> <p>2.3.3(b) une fraction d'éjection ventriculaire gauche de plus de 50% sans anomalie significative de la mobilité pariétale, et une fonction d'éjection ventriculaire droite normale;</p> <p>2.3.3(c) si nécessaire, un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire de 24 heures satisfaisant;</p> <p>2.3.3(d) une coronarographie après traitement effectuée au moment de l'intervention montrant la bonne perméabilité des vaisseaux. La sténose doit être inférieure à 50% dans les principaux vaisseaux non traités, dans les veines ou les greffons artériels ou à un passage traité par angioplastie/endoprothèse vasculaire, sauf dans un vaisseau menant à un infarctus. La présence d'au moins trois sténoses de 30% à 50% dans l'arborescence vasculaire n'est pas acceptable.</p> <p>L'état de l'ensemble du réseau vasculaire coronaire doit être jugé satisfaisant par un cardiologue agréé par la SMA, et une attention particulière devrait être accordée aux sténoses multiples et/ou aux revascularisations multiples.</p> <p>Une sténose non traitée supérieure à 30% située dans le tronc de l'artère coronaire gauche ou dans la portion proximale de l'artère interventriculaire antérieure gauche n'est pas acceptable.</p> <p>Le suivi requiert un examen cardiovasculaire annuel, y compris un électrocardiogramme d'effort ou une scintigraphie d'effort. Une coronarographie ou tout autre examen d'imagerie est requis au plus tard cinq ans après l'incident de référence, à moins que des épreuves non invasives, telles qu'un électrocardiogramme d'effort/une échographie d'effort, ne donnent des résultats impeccables.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.4: Troubles du rythme/de la conduction</p> <p>2.4(a) Les candidats présentant des troubles cliniquement significatifs du rythme supraventriculaire, intermittents ou permanents, doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte, sous réserve qu'un examen cardiologique, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2.4.1, soit satisfaisant.</p> <p>2.4(b) Les candidats présentant une bradycardie ou une tachycardie sinusale asymptomatique peuvent être déclarés aptes en l'absence d'anomalie sous-jacente significative.</p> <p>2.4(c) Les candidats présentant à l'évidence une maladie sino-auriculaire doivent se soumettre à un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.4.1.</p> <p>2.4(d) Les candidats présentant des extrasystoles ventriculaires monomorphes isolés asymptomatiques ne doivent pas être déclarés inaptes, mais en cas d'extrasystoles fréquentes ou polymorphes, un examen cardiologique complet, effectué conformément au paragraphe 2.4.1, est requis.</p>	<p>2.4: Troubles du rythme/de la conduction</p> <p>2.4.1 Tout trouble significatif du rythme ou de la conduction doit faire l'objet d'une évaluation par un cardiologue agréé par la SMA et d'un suivi approprié dans le cas où le candidat est déclaré apte.</p> <p>(a) Une telle évaluation doit comporter:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) un électrocardiogramme d'effort selon le protocole de Bruce ou équivalent. L'épreuve devrait être menée à puissance maximale soutenue ou limitée aux symptômes. L'électrocardiogramme d'effort doit être effectué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce sans révéler d'anomalie significative du rythme ou de la conduction, ni de signe d'ischémie myocardique. Il convient d'envisager la suppression de la médication cardioactive avant l'épreuve; (2) un électrocardiogramme ambulatoire de 24 heures qui ne révèle pas de trouble significatif du rythme ou de la conduction; (3) une échocardiographie Doppler bidimensionnelle qui ne révèle pas de dilatation sélective significative de la chambre ventriculaire ni d'anomalie structurelle ou fonctionnelle significative, et une fraction d'éjection ventriculaire gauche au moins égale à 50%. <p>(b) Une évaluation plus approfondie peut inclure:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) plusieurs enregistrements électrocardiogramme de 24 heures; (2) une exploration électrophysiologique; (3) une scintigraphie myocardique de perfusion, ou une épreuve équivalente; (4) une IRM cardiaque ou une épreuve équivalente; (5) une coronarographie ou une épreuve équivalente. <p>2.4.2 La présence d'extrasystoles supraventriculaires ou ventriculaires sur un électrocardiogramme au repos ne nécessite pas d'autre examen, sous réserve qu'il soit prouvé que la fréquence n'est pas supérieure à un par minute (par exemple, sur une bande étendue d'enregistrement du rythme).</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.4(e) En l'absence d'autre anomalie, les candidats présentant un bloc de branche incomplet ou une déviation stable de l'axe vers la gauche peuvent être déclarés aptes. Les candidats présentant un bloc de branche droit ou gauche complet doivent faire l'objet, lors de la première présentation, d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.4.1.</p> <p>2.4(f) Les candidats présentant un bloc du premier degré ou de type Mobitz I AV peuvent être déclarés aptes en l'absence d'une anomalie sous-jacente. Les candidats présentant un bloc de type Mobitz II ou AV complet seront déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au 2.4.1 sont satisfaisants.</p> <p>2.4(g) Les candidats présentant des tachycardies complexes, larges et/ou étroites, doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au paragraphe 2.4.1 sont satisfaisants.</p> <p>2.4(h) Les candidats ayant subi une ablation doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte si les résultats de l'évaluation décrite au paragraphe 2.4.4 sont satisfaisants.</p> <p>2.4(i) Les candidats présentant un syndrome de préexcitation ventriculaire, par exemple un syndrome de Wolf-Parkinson-White, doivent être déclarés inaptes à moins que l'examen cardiologique ne confirme qu'ils satisfont aux critères énoncés au paragraphe 2.4.5.</p>	<p>2.4.3(a) Les candidats qui développent un bloc de branche droit complet à partir de l'âge de 40 ans doivent pouvoir apporter la preuve d'une période de stabilité, normalement d'un an, avant de pouvoir se soumettre à un examen d'aptitude.</p> <p>2.4.3(b) Le bloc de branche gauche est plus couramment associé à une coronaropathie et nécessite donc un examen approfondi, au besoin invasif. Le candidat qui, lors de l'examen initial, a fait l'objet d'un examen approfondi n'ayant révélé aucune pathologie peut être déclaré apte.</p> <p>En cas de bloc de branche gauche <i>de novo</i> lors d'un examen de revalidation ou de renouvellement, une déclaration d'aptitude peut être envisagée, moyennant un suivi étroit et à l'issue d'une période de stabilité d'au moins 12 mois.</p> <p>2.4.4 Les candidats ayant subi avec succès une ablation par cathéter peuvent être déclarés aptes après un délai d'un an minimum, ou plus tôt si une exploration électrophysiologique, effectuée au moins deux mois après l'ablation, donne des résultats satisfaisants.</p> <p>2.4.5(a) Un candidat peut être déclaré apte par la SMA, sous réserve qu'un examen cardiologique approprié, effectué conformément aux dispositions du paragraphe 2.4.1, soit satisfaisant.</p> <p>2.4.5(b) La SMA peut déclarer aptes des candidats asymptomatiques présentant un syndrome de préexcitation sous réserve qu'une exploration électrophysiologique, sous stimulation sympathique médicamenteuse appropriée, ne révèle aucun risque de tachycardie de réentrée induite et que l'existence de voies multiples est exclue.</p> <p>2.4.5(c) Un enregistrement de Holter doit démontrer l'absence de tendance à la tachyrythmie, symptomatique ou asymptomatique.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.4(j) Les candidats porteurs d'un stimulateur cardiaque endocavitaire doivent être déclarés inaptes, à moins que le bilan cardiologique ne confirme qu'ils satisfont aux critères énoncés au paragraphe 2.4.6.</p> <p style="text-align: center;">2.5: Observations générales</p> <p>2.5(a) Les candidats atteints d'une maladie vasculaire périphérique doivent être déclarés inaptes, avant ou après intervention chirurgicale. En l'absence de déficience significative, la SMA peut envisager de les déclarer aptes sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.1(a).</p> <p>2.5(b) Les candidats présentant un anévrisme de l'aorte thoracique ou abdominale, avant ou après intervention chirurgicale, doivent être déclarés inaptes. Les candidats présentant un anévrisme de l'aorte abdominale sous-rénale peuvent être déclarés aptes par la SMA, lors d'un examen de renouvellement ou de révalidation, sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.1(b).</p> <p>2.5(c) Les candidats présentant une anomalie cliniquement importante de l'une des valvules cardiaques doivent être déclarés inaptes.</p>	<p>2.4.6 Les candidats porteurs d'un stimulateur cardiaque endocavitaire peuvent demander une recertification trois mois après une implantation, sous réserve que:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) ils ne présentent aucun autre trouble qui puisse les disqualifier; (2) des systèmes de dérivation bipolaire aient été utilisés; (3) le candidat ne soit pas dépendant du stimulateur, en d'autres termes, qu'un arrêt de l'activité cardiaque soit improbable; (4) un électrocardiogramme d'effort, limité aux symptômes, effectué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce ou équivalent, ne révèle pas d'anomalie ou de signe d'ischémie myocardique. Une scintigraphie peut être utile si l'électrocardiogramme au repos révèle des troubles/complexes stimulés de la conduction; (5) un suivi puisse être effectué par un cardiologue agréé par la SMA, avec contrôle du stimulateur et monitoring de Holter, si indiqué; (6) l'expérience enseignant que les pannes de stimulateur risquent davantage de se produire dans les trois premiers mois suivant l'implantation, il convient donc de ne pas envisager la délivrance d'un certificat d'aptitude avant l'expiration de ce délai. Il est de notoriété que certains équipements opérationnels peuvent interférer avec le fonctionnement du stimulateur. Il doit donc avoir été prouvé que le fonctionnement du type de stimulateur utilisé n'est pas perturbé dans l'environnement opérationnel. Des données à ce sujet doivent pouvoir être obtenues auprès du fournisseur. <p style="text-align: center;">2.5: Observations générales</p> <p>2.5.1(a) Si les candidats ne présentent aucun signe de pathologie majeure des artères coronaires, ou qu'aucun athérome ne soit mis en évidence ailleurs, ni aucune atteinte fonctionnelle de l'organe cible irrigué, la SMA peut envisager de les déclarer aptes. L'évaluation comprendra un électrocardiogramme à l'effort et une échographie duplex.</p> <p>2.5.1(b) La SMA peut envisager de déclarer apte un candidat ayant subi une intervention chirurgicale pour anévrisme sans complication de l'aorte abdominale sous-rénale, sous réserve qu'il ne présente aucune pathologie de la circulation carotidienne et coronaire.</p> <p>2.5.1(c) Un souffle cardiaque d'étiologie inconnue doit faire l'objet d'une évaluation par la SMA à l'issue d'un examen pratiqué par un cardiologue agréé par la SMA. Si ce souffle est jugé important, des examens complémentaires devront comprendre une échocardiographie Doppler bidimensionnelle.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.5(d) Les candidats présentant des anomalies mineures des valvules cardiaques peuvent être déclarés aptes par la SMA à l'issue d'un bilan cardiologique effectué conformément aux critères énoncés au paragraphe 2.5.1(c) et (d).</p> <p>2.5(e) Les candidats ayant subi un remplacement valvulaire/une valvuloplastie doivent être déclarés inaptes. Les cas favorables peuvent être déclarés aptes par la SMA à l'issue d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.5.1(e).</p>	<p>2.5.1(d) Problèmes valvulaires</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Une valvule aortique bicuspidée est admise sans restriction en l'absence de toute autre anomalie cardiaque ou aortique, mais doit faire l'objet d'un examen tous les deux ans, avec échocardiographie. (2) Une sténose aortique bénigne (pression différentielle inférieure à 25 mm Hg ou débit Doppler inférieur à 2 m par seconde) peut être admise. Un examen annuel doit être effectué, avec échocardiographie Doppler bidimensionnelle, par un cardiologue agréé par la SMA. (3) L'insuffisance aortique ne s'oppose pas à un certificat sans restriction à condition qu'elle soit mineure et qu'aucune surcharge volumétrique ne soit mise en évidence. Une échocardiographie Doppler bidimensionnelle ne doit pas révéler d'anomalie de l'aorte ascendante. Un examen annuel doit être pratiqué par un cardiologue agréé par la SMA. (4) En principe, une affection valvulaire mitrale (sténose rhumatismale de la valvule mitrale) est disqualifiante. Un prolapsus valvulaire mitral et une insuffisance mitrale bénigne peuvent être admis. Les candidats présentant un clic mésosystolique isolé peuvent être déclarés aptes sans restriction. Les candidats présentant une insuffisance mineure sans complications peuvent être déclarés aptes moyennant un suivi cardiologique régulier. (5) Les candidats présentant des signes de surcharge du ventricule gauche avec dilatation du ventricule gauche en fin de diastole doivent être déclarés inaptes. <p>2.5.1(e) Chirurgie valvulaire</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Les candidats asymptomatiques peuvent être déclarés aptes par la SMA six mois après l'intervention de chirurgie valvulaire, dans les conditions suivantes: <ol style="list-style-type: none"> (i) fonctions valvulaire et ventriculaire normales, à l'échocardiographie Doppler bidimensionnelle; (ii) résultats satisfaisants d'un échocardiogramme d'effort limité aux symptômes, ou équivalent; (iii) absence démontrée de coronaropathie, à moins que celle-ci n'ait été traitée de manière satisfaisante par revascularisation; (iv) aucune médication à visée cardiologique n'est requise; (v) un contrôle cardiologique annuel effectué par un cardiologue agréé par la SMA est requis, comprenant un électrocardiogramme à l'effort et une échocardiographie Doppler bidimensionnelle. (2) Les candidats porteurs de valvules mécaniques peuvent être déclarés aptes sous réserve d'un contrôle exemplaire établi de leur thérapie anticoagulante. Le facteur âge devrait être pris en compte dans l'évaluation des risques.

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>2.5(f) Un traitement anticoagulant systémique pour embolie pulmonaire ou thrombose veineuse profonde est disqualifiant. Un traitement anticoagulant pour prévenir une éventuelle pathologie thrombo-embolique artérielle est disqualifiant. L'embolie pulmonaire nécessite un bilan complet. Les candidats peuvent être déclarés aptes par la SMA, conformément aux critères énoncés au paragraphe 2.5.2.</p> <p>2.5(g) Les candidats présentant une anomalie du péricarde, du myocarde ou de l'endocarde doivent être déclarés inaptes jusqu'à guérison complète ou jusqu'à l'issue d'un examen cardiologique effectué conformément au paragraphe 2.5.3.</p> <p>2.5(h) Les candidats présentant des anomalies cardiaques congénitales, avant ou après intervention chirurgicale corrective, doivent généralement être déclarés inaptes. Les candidats présentant des anomalies mineures peuvent être déclarés aptes par la SMA à l'issue d'un bilan cardiologique, effectué conformément au paragraphe 2.5.4.</p> <p>2.5(i) Un candidat ayant subi une transplantation cardiaque ou cardio-pulmonaire doit être déclaré inapte.</p> <p>2.5(j) Les candidats qui présentent des antécédents de syncopes vasovagales récidivantes doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de déclarer aptes des candidats ayant présenté des symptômes évocateurs, sous réserve de la satisfaction des critères énoncés au paragraphe 2.5.5.</p>	<p>2.5.2 Après un bilan complet et, dans le cas d'un traitement anticoagulant pour embolie pulmonaire ou thrombose veineuse profonde, lorsque le traitement anticoagulant est stable et sous réserve d'un contrôle exemplaire, le candidat peut être déclaré apte sous réserve qu'un spécialiste compétent agréé par la SMA établisse un rapport. Le traitement par héparine par voie sous-cutanée peut être acceptable, sous réserve qu'un spécialiste compétent agréé par la SMA établisse un rapport satisfaisant.</p> <p>2.5.3 Les anomalies du péricarde, du myocarde et de l'endocarde, primaires ou secondaires, doivent généralement être considérées comme disqualifiantes, sauf guérison clinique. Un examen cardiovasculaire, à la discrétion d'un cardiologue agréé par la SMA, peut devoir inclure une échocardiographie Doppler bidimensionnelle, un électrocardiogramme d'effort, un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures, une scintigraphie myocardique et une coronarographie.</p> <p>2.5.4 Les anomalies cardiaques congénitales, y compris lorsqu'elles sont corrigées par chirurgie, doivent normalement être considérées comme disqualifiantes, sauf si elles sont sans incidence sur le plan fonctionnel et qu'aucune médication ne soit requise. Une évaluation cardiologique par la SMA est obligatoire. Les examens peuvent comprendre une échocardiographie Doppler, un électrocardiogramme d'effort et un enregistrement électrocardiographique ambulatoire sur 24 heures. Un contrôle cardiologique régulier est requis. La périodicité des contrôles devrait être laissée à l'appréciation d'un cardiologue agréé par la SMA.</p> <p>2.5.5 Les candidats ayant connu des épisodes récurrents de syncopes subiront les examens suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) un électrocardiogramme d'effort, de 12 dérivations, limité aux symptômes, effectué jusqu'au palier IV du protocole de Bruce ou équivalent, qui ne révèle aucune anomalie selon un spécialiste agréé par la SMA. Si l'électrocardiogramme au repos n'est pas normal, une scintigraphie myocardique/une échocardiographie de stress est requise; (b) une échocardiographie Doppler bidimensionnelle qui ne révèle pas de dilatation sélective de la chambre ventriculaire ni d'anomalie structurelle ou fonctionnelle du coeur, des valvules ou du myocarde; (c) un enregistrement électrocardiogramme ambulatoire sur 24 heures qui ne révèle aucun trouble ni complexe de la conduction, aucun trouble constant du rythme ni de signe d'ischémie myocardique;

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
	<p>(d) éventuellement, un test d'inclinaison, effectué selon un protocole standard, qui ne révèle, de l'avis d'un cardiologue agréé par la SMA, aucun signe d'instabilité vasomotrice.</p> <p>En principe, un examen neurologique sera indiqué.</p>
<p align="center">3: Appareil respiratoire 3.1: Généralités</p> <p>3.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie de l'appareil respiratoire, qu'elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>3.1(b) Une radiographie postérieure/antérieure du thorax sera effectuée sur indication clinique.</p> <p>3.1(c) Des épreuves de la fonction respiratoire sont requises lors de l'examen initial. Les candidats présentant une altération significative de la fonction respiratoire doivent être déclarés inaptes.</p> <p>3.1(d) Toute anomalie importante doit faire l'objet d'un examen complémentaire par un spécialiste des affections respiratoires.</p> <p align="center">3.2: Troubles</p> <p>3.2(a) Les candidats présentant une affection obstructive chronique majeure des voies aériennes doivent être déclarés inaptes. Si nécessaire, ils devront se soumettre à une évaluation par un spécialiste des affections respiratoires.</p> <p>3.2(b) Les candidats présentant une hyperréactivité des voies respiratoires (asthme bronchique) nécessitant un traitement doivent faire l'objet d'une évaluation conformément aux critères énoncés au paragraphe 3.2.1.</p> <p>3.2(c) Les candidats présentant des affections inflammatoires évolutives de l'appareil respiratoire doivent être déclarés temporairement inaptes.</p> <p>3.2(d) Les candidats atteints de sarcoïdose doivent être déclarés inaptes.</p>	<p align="center">3: Appareil respiratoire 3.1: Généralités</p> <p>3.1.1 Un examen spirométrique est nécessaire lors de l'examen initial en vue de l'obtention du certificat d'aptitude médicale de classe 3.</p> <p>Un rapport VEMS/CV inférieur à 70% requiert une évaluation approfondie par un spécialiste des affections respiratoires.</p> <p align="center">3.2: Troubles</p> <p>3.2.1 Les candidats sujets à des crises d'asthme récidivantes doivent être déclarés inaptes. La SMA peut envisager de délivrer un certificat médical de classe 3 à un candidat souffrant d'asthme bénin, si les résultats des épreuves de la fonction respiratoire sont acceptables et que le traitement soit compatible avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>3.2.2 La délivrance du certificat peut être envisagée par la SMA si la maladie:</p> <p>(a) a fait l'objet d'un examen complet par rapport au risque de conséquences générales;</p> <p>(b) se limite à une adénopathie hilare et que le candidat ne prenne aucune médication.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>3.2(e) Les candidats présentant un pneumothorax spontané doivent être déclarés inaptes dans l'attente d'un bilan complet.</p> <p>3.2(f) Les candidats nécessitant une opération majeure du thorax doivent être déclarés inaptes après l'intervention et jusqu'à ce que ses effets ne risquent plus de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés aux licences considérées. La pathologie sous-jacente ayant nécessité l'intervention devra être prise en compte dans le processus d'évaluation en vue de la revalidation ou du renouvellement.</p> <p>3.2(g) Les candidats atteints d'un emphysème pulmonaire doivent être déclarés inaptes.</p> <p>3.2(h) Les candidats souffrant de tuberculose évolutive doivent être déclarés inaptes.</p> <p>3.2(i) Les candidats qui présentent une somnolence diurne excessive, y compris un syndrome d'apnée du sommeil, doivent être déclarés inaptes.</p>	<p>3.2.3 Pneumothorax spontané:</p> <p>3.2.3(a) Le certificat médical peut être délivré après rétablissement intégral d'un pneumothorax spontané unique, à l'issue d'une période d'observation après l'incident, avec examen respiratoire complet, y compris une IRM ou une épreuve équivalente.</p> <p>3.2.3(b) La SMA peut envisager la revalidation ou le renouvellement si le candidat se rétablit intégralement d'un pneumothorax spontané unique après six semaines.</p> <p>3.2.3(c) Un pneumothorax spontané récidivant est disqualifiant. La SMA peut envisager de délivrer le certificat médical après une intervention chirurgicale suivie d'un rétablissement satisfaisant.</p> <p>3.2.4 La SMA peut envisager la revalidation ou le renouvellement du certificat à la suite d'une pneumectomie ou d'une opération du thorax de moindre importance après rétablissement satisfaisant et évaluation respiratoire complète, y compris une IRM ou une épreuve équivalente.</p> <p>3.2.5 La SMA peut envisager de délivrer le certificat médical si leur état n'entraîne pas de symptômes significatifs.</p> <p>3.2.6 Les candidats présentant des lésions stabilisées ou guéries peuvent être déclarés aptes.</p> <p>3.2.7 Les candidats présentant un syndrome d'apnée du sommeil peuvent être déclarés aptes en fonction de l'ampleur des symptômes et sous réserve d'un traitement satisfaisant et d'une évaluation fonctionnelle dans l'environnement de travail.</p>
<p style="text-align: center;">4: Appareil digestif</p> <p style="text-align: center;">4.1: Généralités</p> <p>4.1 Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune affection fonctionnelle ou structurelle du tractus gastro-intestinal ou de ses annexes, susceptible de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p style="text-align: center;">4.2: Troubles</p> <p>4.2(a) Les candidats qui présentent des troubles dyspeptiques récidivants nécessitant un traitement doivent être déclarés inaptes (voir toutefois le paragraphe 4.2.1 (a) et (c)).</p>	<p style="text-align: center;">4: Appareil digestif</p> <p style="text-align: center;">4.1: Généralités</p> <p style="text-align: center;">4.2: Troubles</p> <p>4.2.1(a) Une dyspepsie récidivante nécessitant un traitement doit faire l'objet d'explorations internes (radiologiques ou endoscopiques). Les analyses en laboratoire devraient comprendre une évaluation de l'hémoglobine et un examen des fèces. Dans les cas démontrés d'ulcération ou d'inflammation importante, la SMA ne peut revalider ou renouveler le certificat qu'après rétablissement dûment attesté.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>4.2(b) Une pancréatite est disqualifiante (voir toutefois le paragraphe 4.2.1(b) et (c)).</p> <p>4.2(c) Les candidats présentant des calculs biliaires symptomatiques multiples ou un gros calcul unique doivent être déclarés inaptes jusqu'à ce qu'un traitement efficace ait été appliqué.</p> <p>4.2(d) Un candidat qui présente des antécédents médicaux établis ou un diagnostic clinique d'affection inflammatoire aiguë ou chronique intestinale (iléite régionale, (Crohn) colite ulcéreuse, diverticulite) doit être déclaré inapte.</p> <p>4.2(e) Un candidat qui présente une hernie susceptible de donner lieu à des complications entraînant une incapacité doit être déclaré inapte.</p> <p>4.2(f) Tout candidat présentant des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale affectant une partie quelconque du tractus digestif ou de ses annexes, et susceptibles d'être à l'origine d'une incapacité, en particulier d'une obstruction due à un étranglement ou à une compression, doit être déclaré inapte.</p> <p>4.2(g) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale du tractus digestif ou de ses annexes et comportant une excision totale ou partielle ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 4.2.4).</p>	<p>4.2.1(b) La SMA peut envisager de délivrer un certificat médical si la cause de l'obstruction (par exemple médicament, calcul biliaire) est supprimée.</p> <p>4.2.1(c) L'alcool peut être à l'origine d'une dyspepsie et d'une pancréatite. Si nécessaire, une évaluation complète de sa consommation/son abus est requise.</p> <p>4.2.2 Un gros calcul unique peut être compatible avec la délivrance du certificat, après examen par la SMA. Une personne qui présente des calculs asymptomatiques multiples et est en attente d'évaluation ou de traitement peut être déclarée apte.</p> <p>4.2.3 La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte s'il y a rémission établie et stabilisation, et si le traitement, s'il y a lieu, est minimal. Un suivi régulier est requis.</p> <p>4.2.4 Après une intervention chirurgicale majeure, il est peu probable qu'un individu puisse reprendre le travail avant un délai minimum de trois mois. La SMA peut envisager, à l'occasion d'une revalidation ou d'un renouvellement, de déclarer un candidat apte plus tôt si le rétablissement est complet et le risque de complication secondaire ou de récurrence minime, et si les effets de l'intervention ne risquent plus de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p>
<p style="text-align: center;">5: Maladies du métabolisme, de la nutrition et du système endocrinien</p> <p>5.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucun trouble fonctionnel ou structurel du métabolisme, de la nutrition ou du système endocrinien, qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>5.1(b) Un candidat présentant des dysfonctionnements du métabolisme, de la nutrition ou du système endocrinien doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 5.1.1).</p> <p>5.1(c) La chirurgie endocrinienne entraîne l'inaptitude. La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte après rétablissement complet, dans les conditions décrites au paragraphe 5.1.1.</p>	<p style="text-align: center;">5: Maladies du métabolisme, de la nutrition et du système endocrinien</p> <p>5.1.1 La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte si son état est asymptomatique, cliniquement compensé et stable, avec ou sans thérapie de remplacement, et régulièrement suivi par un spécialiste compétent.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>5.1(d) Les candidats souffrant de diabète sucré doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphes 5.1.2 et 5.1.3).</p> <p>5.1(e) Les candidats présentant un diabète insulino-dépendant doivent être déclarés inaptes.</p> <p>5.1(f) L'utilisation d'antidiabétiques est disqualifiante.</p>	<p>5.1.2 La constatation d'une glycosurie et d'une glycémie anormale requiert un examen. La délivrance d'un certificat médical peut être envisagée par la SMA s'il est démontré que la tolérance au glucose est normale (seuil rénal bas) ou si la tolérance affaiblie au glucose, sans pathologie diabétique, est pleinement maîtrisée par un régime et fait l'objet d'un suivi régulier.</p> <p>5.1.3 L'utilisation de biguanides et/ou d'inhibiteurs de l'alphaglycosidase peut être admise, ces produits n'entraînant pas d'hypoglycémie.</p>
<p style="text-align: center;">6: Hématologie</p> <p>6.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un Certificat européen d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune affection hématologique qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>6.1(b) L'analyse de sang doit faire partie de l'examen initial, puis être répétée, pour la revalidation ou le renouvellement, à intervalles de quatre ans jusqu'à l'âge de 40 ans et tous les deux ans après, ou sur indication clinique.</p> <p>6.1(c) Tout candidat présentant une hypertrophie localisée ou généralisée significative des ganglions lymphatiques, ainsi qu'une maladie du sang, doit être déclaré inapte.</p> <p>6.1(d) Tout candidat atteint de leucémie aiguë doit être déclaré inapte. Lors d'une première demande, les candidats qui sont atteints de leucémie chronique doivent être déclarés inaptes (pour la revalidation ou le renouvellement, voir le paragraphe 6.1.4).</p>	<p style="text-align: center;">6: Hématologie</p> <p>6.1.1 Le détail des analyses pratiquées peut être fixé par la SMA.</p> <p>6.1.2 Les anémies confirmées par une diminution de la concentration d'hémoglobine requièrent un examen. Une anémie insensible au traitement est disqualifiante. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte dans les cas où la cause primitive a été traitée de manière satisfaisante (par exemple déficience en fer ou vitamine B12) et où l'hémoglobine est stabilisée (taux recommandé entre 11 g/dl et 17g/dl), ou dans les cas où une thalassémie ou une hémoglobinopathie mineure est diagnostiquée, sans antécédent de crises, et où il est démontré que le potentiel fonctionnel est complet.</p> <p>6.1.3 Toute hypertrophie des ganglions lymphatiques requiert un examen. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte dans le cas d'un processus infectieux aigu suivi d'un rétablissement complet, ou d'un lymphome de Hodgkin traité et en rémission intégrale. En raison des effets secondaires à long terme possibles de certains agents chimiothérapeutiques, il y a lieu de tenir compte du schéma thérapeutique précis utilisé.</p> <p>6.1.4 En cas de leucémie chronique, la SMA peut envisager de délivrer le certificat lors de la revalidation ou du renouvellement si le diagnostic révèle une leucémie lymphoïde au stade 0, I (et, éventuellement, II) sans anémie et nécessitant un traitement minimal, ou une leucémie à tricholeucocytes stable, avec hémoglobine et plaquettes normales. Un suivi régulier est requis.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>6.1(e) Tout candidat présentant une splénomégalie significative doit être déclaré inapte (cf. paragraphe 6.1.5).</p> <p>6.1(f) Tout candidat présentant une polyglobulie importante doit être déclaré inapte. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte si l'affection est pleinement maîtrisée et que de bons rapports de suivi aient été reçus.</p> <p>6.1(g) Tout candidat présentant un trouble de la coagulation doit être déclaré inapte (cf. paragraphes 6.1.7 et 6.1.8).</p>	<p>6.1.5 La splénomégalie requiert un examen. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte lorsque l'hypertrophie est minime et stable, et ne s'accompagne d'aucune autre pathologie associée (par exemple, malaria chronique traitée), ou si l'hypertrophie est minime et associée à un autre état acceptable (par exemple, lymphome de Hodgkin en rémission). Une splénectomie peut ne pas faire obstacle à la déclaration d'aptitude, mais il convient de l'évaluer au cas par cas.</p> <p>6.1.6 La polyglobulie requiert un examen. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte si l'état est stable et qu'il a été prouvé qu'aucune pathologie n'y est associée.</p> <p>6.1.7 Les troubles majeurs de la coagulation requièrent un examen. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte s'il n'y a pas d'antécédents hémorragiques importants ou thrombo-emboliques notables, et que les données hématologiques indiquent que la sécurité ne s'en trouvera pas compromise.</p> <p>6.1.8 Si une thérapie anticoagulante ou un traitement est prescrit, il convient de suivre les éléments indicatifs énoncés au paragraphe 2.5.2.</p>
<p style="text-align: center;">7: Appareil urinaire</p> <p>7.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune affection fonctionnelle ou structurelle de l'appareil urinaire ou de ses annexes, susceptible de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>7.1(b) Tout candidat présentant des signes de maladie organique du rein doit être déclaré inapte. L'analyse d'urine doit faire partie de tout examen médical. L'urine ne doit contenir aucun élément anormal considéré comme pathologique. Une attention particulière doit être portée aux affections des voies urinaires et des organes génitaux.</p> <p>7.1(c) Tout candidat présentant des calculs urinaires doit être déclaré inapte.</p> <p>7.1(d) Tout candidat présentant des séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale sur les reins et les voies urinaires susceptibles de donner lieu à une incapacité doit être déclaré inapte. Un candidat ayant subi une néphrectomie compensée, sans hypertension ni urémie, peut être déclaré apte (cf. paragraphe 7.1.3).</p>	<p style="text-align: center;">7: Appareil urinaire</p> <p>7.1.1 Toute anomalie constatée lors d'une analyse d'urine requiert un examen. L'examen et l'analyse doivent porter sur la protéinurie, l'hématurie et la glycosurie.</p> <p>7.1.2 La présence d'un calcul asymptomatique ou d'antécédents de coliques néphrétiques requiert un examen. Après traitement, la déclaration d'aptitude peut être envisagée, sous réserve d'un suivi approprié, la décision appartenant à un spécialiste agréé par la SMA. Des calculs résiduels devraient être disqualifiants à moins qu'ils ne se situent à un endroit d'où il est peu probable qu'ils se déplacent et entraînent l'apparition de symptômes.</p> <p>7.1.3 Toute chirurgie urologique majeure est normalement disqualifiante. Toutefois, la SMA peut envisager de déclarer un candidat apte s'il est complètement asymptomatique et qu'il n'existe qu'un risque minime de complication secondaire ou de récurrence.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>7.1(e) Tout candidat ayant subi une intervention chirurgicale majeure sur les voies urinaires ou l'appareil urinaire, comportant une excrèse totale ou partielle, ou une dérivation de l'un de ces organes, doit être déclaré inapte jusqu'à ce que les effets de l'intervention ne risquent plus d'entraîner l'incapacité.</p>	<p>7.1.4 Une transplantation rénale ou une cystectomie totale sont disqualifiantes pour la délivrance d'un premier certificat. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte lors de la revalidation ou du renouvellement dans les cas suivants:</p> <p>7.1.4(a) transplantation rénale parfaitement compensée et tolérée, avec traitement immunosuppresseur mineur, après un délai minimum de 12 mois;</p> <p>7.1.4(b) cystectomie totale fonctionnellement satisfaisante, sans récurrence de pathologie primitive.</p>
<p style="text-align: center;">8: Maladies et autres infections sexuellement transmissibles</p> <p>8.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter ni antécédents médicaux établis ni diagnostic clinique de maladie ou autre infection sexuellement transmissible, susceptible de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>8.1(b) Un candidat présentant une infection VIH comportant des symptômes d'affection évolutive, telle que le SIDA, ARC ou une atteinte du système nerveux central doit être déclaré inapte. Toutefois, la déclaration d'aptitude peut être envisagée au renouvellement et à la revalidation pour les individus présentant une réaction positive asymptomatique pour le VIH, dans les conditions énoncées aux paragraphes 8.1.1 à 8.1.3.</p> <p>8.1(c) Un diagnostic de syphilis n'est pas disqualifiant. Toutefois, les symptômes et complications d'une syphilis qui compromettent l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée sont disqualifiants (cf. paragraphe 8.1.4).</p>	<p style="text-align: center;">8: Maladies et autres infections sexuellement transmissibles</p> <p>8.1.1 Une attention particulière doit être portée à des antécédents ou des signes cliniques indiquant:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) une séropositivité pour le AIDS-VIH, (2) un affaiblissement du système immunitaire, (3) une hépatite infectieuse, (4) une syphilis. <p>8.1.2 Il n'est pas nécessaire de procéder à un dépistage généralisé du VIH, mais uniquement sur indication clinique. Lorsque la séropositivité est confirmée, un processus rigoureux d'évaluation et de suivi devrait être établi pour permettre aux individus concernés de continuer à travailler, sous réserve que leur aptitude à exercer les privilèges attachés à leur certificat au niveau de sécurité requis ne soit pas compromise. Le traitement doit être évalué par un spécialiste agréé par la SMA, au cas par cas, pour en vérifier le caractère approprié et les effets secondaires éventuels.</p> <p>8.1.3 Etant donné que l'incapacité soudaine engendrée par une crise comitiale ou l'incapacité légère générée par un dysfonctionnement cognitif figurent parmi les manifestations connues du VIH, un examen neurologique approfondi devrait, pour les personnes concernées, faire partie de l'examen régulier.</p> <p>8.1.4 La SMA peut envisager la déclaration d'aptitude dans le cas de sujets correctement traités et guéris de toute atteinte primaire et secondaire.</p>
<p style="text-align: center;">9: Gynécologie et obstétrique</p> <p>9.1(a) Toute candidate à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter un état obstétrique ou gynécologique fonctionnel ou structurel qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>9.1(b) Si l'examen obstétrical révèle une grossesse normale, la candidate peut être déclarée apte jusqu'à la fin de la 34^e semaine de grossesse au plus tard.</p>	<p style="text-align: center;">9: Gynécologie et obstétrique</p> <p>9.1.1 La SMA, ou le MEA sous l'autorité de la SMA, le cas échéant, devrait informer, par écrit, la candidate et son médecin traitant, des risques de complications de la grossesse.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>9.1(c) Une candidate ayant subi une opération gynécologique majeure doit être déclarée inapte.</p>	<p>9.1.2 Les privilèges attachés à la licence peuvent être rétablis dès confirmation satisfaisante du rétablissement intégral de l'intéressée après l'accouchement ou l'interruption de la grossesse.</p> <p>9.1.3 Une intervention chirurgicale gynécologique majeure est normalement disqualifiante. La SMA peut envisager de déclarer une candidate apte, lors de la revalidation ou du renouvellement, si l'intéressée ne présente aucun symptôme et que le risque de complication secondaire ou de récurrence soit minime, et si les effets de l'intervention ne risquent plus de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p>
<p style="text-align: center;">10: Appareil locomoteur</p> <p>10.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune anomalie des os, des articulations, des muscles ou tendons, qu'elle soit congénitale ou acquise, susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée (cf. paragraphes 10.1.1 et 10.1.2).</p> <p>10.1(b) Les candidats atteints d'obésité sévère doivent être déclarés inaptes.</p> <p>10.1(c) Les candidats présentant un état évolutif ostéo-articulaire ou musculo-tendineux se traduisant par des troubles fonctionnels doivent être déclarés inaptes (cf. paragraphe 10.1.4).</p>	<p style="text-align: center;">10: Appareil locomoteur</p> <p>10.1.1 Une morphologie anormale, notamment une obésité, ou une faiblesse musculaire peut requérir une évaluation médicale (notamment dans l'environnement de travail), agréée par la SMA.</p> <p>10.1.2 Les dysfonctionnements locomoteurs, amputations, malformations, pertes d'une fonction et troubles ostéo-articulaires évolutifs seront évalués au cas par cas. Cette évaluation sera effectuée par le MEA en concertation avec l'expert opérationnel compétent connaissant la complexité des tâches considérées.</p> <p>10.1.3 L'âge du candidat et son indice de masse corporelle doivent être pris en considération dans le cadre de l'évaluation.</p> <p>10.1.4 Les états évolutifs ostéo-articulaires ou musculo-tendineux peuvent être d'origine congénitale ou acquise. Tout trouble fonctionnel devrait être évalué en fonction de ses incidences sur l'aptitude de l'intéressé à opérer de manière satisfaisante dans l'environnement de travail. Il ne peut suivre aucun traitement disqualifiant (cf. 10.1.2).</p> <p>10.1.5 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte, lors de la revalidation ou du renouvellement, dans les cas de déficience d'un membre, avec ou sans prothèse, à l'issue d'une évaluation satisfaisante par la SMA dans l'environnement de travail (cf. 10.1.2).</p>
<p style="text-align: center;">11: Psychiatrie et psychologie</p> <p style="text-align: center;">11.1: Psychiatrie</p> <p>11.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou tout titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter d'antécédents médicaux établis ou de diagnostic clinique de maladie, incapacité, état ou troubles psychiatriques, aigus ou chroniques, congénitaux ou acquis, susceptibles de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p>	<p style="text-align: center;">11: Psychiatrie et psychologie</p> <p style="text-align: center;">11.1: Psychiatrie</p> <p>11.1.1 Les questions soulevées dans la présente section sont complexes. On trouvera des éléments indicatifs dans le chapitre du Manuel JAR FCL3 consacré à la psychiatrie dans l'aéronautique.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>11.1(b) Les points ci-après doivent faire l'objet d'une attention particulière:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) symptômes évoquant une psychose; (2) troubles de l'humeur; (3) troubles de la personnalité, notamment s'ils sont suffisamment graves pour s'être traduits par un comportement manifestement anormal; (4) troubles mentaux et névrose; (5) utilisation de drogues ou d'autres substances psychotropes, ou abus d'alcool, avec ou sans dépendance. <p>11.1(c) Un état établi comportant des symptômes psychotiques est disqualifiant (cf. paragraphe 11.1.2).</p> <p>11.1(d) Une névrose établie est disqualifiante (cf. paragraphe 11.1.3).</p> <p>11.1(e) Une tentative de suicide unique ou des actes manifestes répétés sont disqualifiants (cf. paragraphe 11.1.4).</p> <p>11.1(f) L'abus d'alcool et l'usage de drogues ou autres substances psychotropes, avec ou sans dépendance, sont disqualifiants (voir le paragraphe 11.1.5).</p> <p style="text-align: center;">11.2: Psychologie</p> <p>11.2(a) Tout candidat qui se montre incapable de faire face au stress ou aux problèmes qui y sont liés, dans une mesure pouvant engager son aptitude à exercer, en toute sécurité, les privilèges attachés à la licence considérée, doit être déclaré inapte (voir toutefois les paragraphes 11.2.2 et 11.2.3).</p>	<p>11.1.2 La SMA ne peut envisager de déclarer un candidat apte que s'il est convaincu que le diagnostic initial était erroné ou mal fondé, ou qu'il résultait d'un épisode toxique unique.</p> <p>11.1.3 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue d'un examen par un psychiatre agréé par la SMA et après cessation de tout traitement psychotrope d'une durée appropriée.</p> <p>11.1.4 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue de l'examen complet d'un cas particulier, avec suivi psychologique et psychiatrique de l'intéressé.</p> <p>11.1.5 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte à l'issue d'une période établie de sobriété ou de sevrage de deux ans. Une déclaration d'aptitude lors de la revalidation ou du renouvellement peut être envisagée à la discrétion de la SMA à l'issue d'un traitement et d'un examen qui peuvent comprendre les éléments suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) cure en hôpital; (b) examen par un psychiatre agréé par la SMA; (c) suivi permanent, incluant analyses de sang et rapports de l'entourage pendant une période de trois ans minimum. <p style="text-align: center;">11.2: Psychologie</p> <p>11.2.1 Dans le cadre de la gestion psychiatrique, l'évaluation psychologique peut être décisive pour permettre au psychiatre d'effectuer une évaluation holistique.</p> <p>11.2.2 Si des problèmes liés au stress, qui sont susceptibles de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence/au brevet d'aptitude considéré, sont signalés, une évaluation psychologique confiée à un spécialiste dûment qualifié agréé par la SMA peut être nécessaire (cf. paragraphe 11.2(c)).</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>11.2(b) Tout candidat à l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit présenter aucune déficience psychologique établie qui soit susceptible de compromettre l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée (cf. paragraphes 11.2.2 à 11.2.4).</p> <p>11.2(c) En cas d'indication d'évaluation psychologique, celle-ci doit être effectuée par un spécialiste en psychologie appliquée à l'aéronautique ou par un psychologue possédant une connaissance approfondie de l'environnement ATC, agréé par la SMA. L'évaluation doit être dirigée par un neurologue ou un psychiatre, selon le cas (cf. paragraphe 11.1.2).</p>	<p>11.2.3 Faire face au stress signifie:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) faire face à une charge de travail élevée, (b) supporter l'ennui, (c) „décompresser“ après le travail, (d) contrôler l'anxiété et la colère, (e) gérer les incidents critiques. <p>En cas de signes d'inaptitude ou en cas d'incidents en rapport avec les éléments ci-dessus, le candidat devrait être présenté à un spécialiste dûment qualifié agréé par la SMA (cf. paragraphe 11.2(c)).</p> <p>11.2.4 Une évaluation psychologique peut être demandée par la SMA dans le cadre, ou en complément, d'un examen psychiatrique ou neurologique lorsque le MEA ou l'autorité responsable reçoit des informations vérifiables d'une source identifiable faisant état de doutes quant à l'aptitude mentale ou à la personnalité d'un individu précis. Il peut s'agir d'accidents ou d'incidents, de problèmes apparus lors de contrôles de la formation ou de qualification, de faits de délinquance ou de connaissances, en rapport avec l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>11.2.5 L'évaluation psychologique peut tenir compte des antécédents médicaux, de l'histoire personnelle et du suivi de l'aptitude, en plus des tests de personnalité et de l'entretien psychologique.</p>
<p style="text-align: center;">12: Neurologie</p> <p>12.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat médical de classe 3 ou titulaire d'un tel certificat ne doit pas avoir d'antécédents médicaux avérés ni présenter de signes cliniques d'affection neurologique susceptibles de nuire à l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>12.1(b) Les états suivants sont disqualifiants:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) affection évolutive du système nerveux; (2) épilepsie; (3) état avec forte propension au dysfonctionnement cérébral. <p>(cf. paragraphes 12.1.1 à 12.1.5)</p>	<p style="text-align: center;">12: Neurologie</p> <p>12.1.1 Toute maladie évolutive du système nerveux est disqualifiante, mais une perte fonctionnelle mineure associée à une maladie stabilisée peut être acceptée après évaluation complète par un spécialiste agréé par la SMA.</p> <p>12.1.2 Un diagnostic d'épilepsie est disqualifiant. Un ou plusieurs épisodes convulsifs après l'âge de cinq ans sont disqualifiants. Toutefois, un candidat n'ayant pas eu de crise et ne suivant aucun traitement depuis dix ans peut être déclaré apte. Un épisode dont il est prouvé, à l'issue d'une évaluation neurologique, qu'il est dû à une cause occasionnelle isolée, telle qu'un traumatisme ou une toxine, peut être accepté.</p> <p>12.1.3 Un épisode d'épilepsie rolandique bénigne peut être acceptable, sous réserve d'avoir été clairement diagnostiqué, avec des antécédents dûment documentés et des résultats d'électrocardiogramme normaux. Le candidat ne doit plus présenter de symptômes et ne plus suivre de traitement depuis au moins dix ans.</p> <p>12.1.4 Un électroencéphalogramme est requis lorsque les antécédents du candidat le justifient ou sur indication clinique.</p> <p>12.1.5 Les anomalies électrocardiogramme paroxysmiques sont disqualifiantes.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>12.1(d) Les états ci-après peuvent être admis, sous réserve d'évaluation complète par un spécialiste agréé par la SMA:</p> <p>(1) troubles de la conscience ou perte de conscience;</p> <p>(2) traumatisme cérébral (cf. paragraphes 12.1.6 à 12.1.7).</p>	<p>12.1.6 Des antécédents d'un ou de plusieurs épisodes de troubles de la conscience sont disqualifiants. De tels épisodes peuvent toutefois être acceptés par la SMA lorsqu'ils s'expliquent de manière satisfaisante par une cause occasionnelle isolée et après évaluation neurologique approfondie.</p> <p>12.1.7 Tout traumatisme cérébral doit être évalué par la SMA et être soumis à un neurologue consultant agréé par la SMA. Une déclaration d'aptitude n'est possible qu'après rétablissement complet et pour autant que le risque d'épilepsie soit faible (dans les limites jugées acceptables par la SMA).</p>
<p style="text-align: center;">13: Ophtalmologie</p> <p>13.1(a) Tout candidat à l'obtention d'un certificat médical de classe 3 ou tout titulaire d'un tel certificat ne doit pas présenter d'anomalie du fonctionnement des yeux ou de leurs annexes, ni d'affection évolutive, congénitale ou acquise, aiguë ou chronique, ni de séquelles d'intervention chirurgicale (cf. paragraphe 13.1.2) ou de traumatisme oculaire, susceptible de perturber l'exercice, en toute sécurité, des privilèges attachés à la licence considérée.</p> <p>13.1(b) Un examen ophtalmologique complet est requis lors de l'examen initial.</p>	<p style="text-align: center;">13: Ophtalmologie</p> <p>13.1.1 Les ophtalmologues auxquels la SMA fait appel devraient posséder une connaissance élémentaire de la fonctionnalité requise par les contrôleurs de la circulation aérienne dans l'exercice des privilèges attachés à leur licence.</p> <p>13.1.2 Lors de l'examen initial en vue de l'obtention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 3, un examen ophtalmologique complet doit être effectué par un spécialiste de l'ophtalmologie aéronautique agréé par la SMA, ou sous sa responsabilité, qui doit comprendre:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) les antécédents; (2) l'acuité visuelle, de près, intermédiaire et de loin: non corrigée et avec la meilleure correction optique si nécessaire; (3) la mesure de la réfraction objective. Candidats hyperopiques âgés de moins de 25 ans sous cycloplégie; (4) la motilité oculaire et la vision binoculaire; (5) la vision des couleurs; (6) une mesure des champs visuels; (7) une tonométrie sur indication clinique et chez le candidat de plus de 40 ans; (8) l'examen du globe oculaire, de son anatomie, un examen à la lampe à fente et un examen du fond d'oeil; (9) l'évaluation de la sensibilité au contraste et à l'éblouissement.

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>13.1(c) Tous les examens de revalidation ou de renouvellement doivent comporter un examen ophtalmologique de routine.</p> <p>13.1(d) Si, à l'examen de revalidation ou de renouvellement, la performance fonctionnelle a subi un changement significatif ou si les normes (6/9 (0,7) 6/9 (0,7), 6/6 (1,0), N14, N5) ne peuvent être atteintes qu'à l'aide de verres correcteurs, le candidat doit soumettre au MEA un rapport d'examen d'un ophtalmologue ou d'un spécialiste de la vue agréé par la SMA. Si l'erreur de réfraction n'excède pas +5, -6 dioptries, cet examen doit avoir été effectué dans les 60 mois précédant l'examen médical général. Si l'erreur de réfraction se situe en dehors de ces limites, l'examen ophtalmologique doit avoir été effectué dans les 24 mois précédant l'examen.</p> <p>13.1(e) Tout candidat à l'obtention d'un certificat de classe 3 âgé de plus de 40 ans doit effectuer une tonométrie tous les deux ans ou soumettre un rapport de tonométrie effectuée dans les 24 mois précédant l'examen.</p> <p>13.1(f) Un candidat ayant subi une chirurgie réfractive doit être déclaré inapte.</p>	<p>13.1.3 Lors de chaque examen médical de revalidation ou de renouvellement, l'aptitude visuelle du candidat doit être évaluée et un examen oculaire effectué à la recherche d'une éventuelle pathologie, qui doit comprendre:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) les antécédents; (2) l'acuité visuelle, de près, intermédiaire et de loin: non corrigée et avec la meilleure correction optique si nécessaire; (3) un examen de la morphologie de l'oeil à l'ophtalmoscope; (4) tout autre examen sur indication clinique. <p>Tous les cas anormaux ou douteux doivent être renvoyés chez un spécialiste de l'ophtalmologie aéronautique agréé par la SMA.</p> <p>13.1.4 L'examen comprendra:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) les antécédents; (2) l'acuité visuelle, de près, intermédiaire et de loin: non corrigée et avec la meilleure correction optique si nécessaire; (3) la mesure de la réfraction; (4) la motilité oculaire et la vision binoculaire; (5) une mesure des champs visuels; (6) une tonométrie chez le candidat de plus de 40 ans; (7) l'examen du globe oculaire, de son anatomie, un examen à la lampe à fente et un examen du fond d'oeil. <p>Le rapport doit être transmis à la SMA. Si une anomalie propre à mettre en doute la santé oculaire du candidat est détectée, des examens ophtalmologiques complémentaires seront requis.</p> <p>13.1.5 La SMA peut déclarer aptes des candidats ayant subi une chirurgie réfractive sous réserve que:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) la réfraction préopératoire n'excédait pas +5 ou -6 dioptries; (b) la réfraction se soit stabilisée de manière satisfaisante (moins de 0,75 dioptrie de fluctuation diurne); (c) un examen de l'oeil ne révèle aucune complication postopératoire; (d) la sensibilité à l'éblouissement se situe dans les normes; (e) la sensibilité au contraste en condition mésopique n'est pas altérée; (f) l'examen est effectué par un ophtalmologue agréé par la SMA, à la discrétion de la SMA.

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
<p>13.1(g) Toute autre chirurgie ophtalmologique est disqualifiante.</p> <p>13.1(h) Le kératocône est disqualifiant. La SMA peu envisager de déclarer un candidat apte, lors de l'examen de revalidation ou de renouvellement, s'il satisfait aux conditions d'acuité visuelle.</p>	<p>13.1.6.</p> <p>(a) Chirurgie de la cataracte. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte après deux mois, sous réserve que les critères de vision soient satisfaits, soit à l'aide de lentilles de contact, soit à l'aide de lentilles intraoculaires (monofocales, non teintées).</p> <p>(b) Chirurgie rétinienne. A l'examen de revalidation ou de renouvellement, la SMA peut envisager de déclarer un candidat apte 6 mois après une chirurgie réussie. La SMA peut déclarer un candidat apte après un traitement de la rétine par laser. Le candidat devrait passer annuellement un examen auprès d'un ophtalmologue.</p> <p>(c) Chirurgie du glaucome. La SMA peut, en principe, envisager de déclarer un candidat apte six mois après une chirurgie réussie. Le candidat devrait passer tous les six mois un examen auprès d'un ophtalmologue.</p> <p>(d) Chirurgie des muscles extra-oculaires. La SMA peut envisager de déclarer le candidat apte au moins six mois après l'intervention. Le candidat doit être examiné par un ophtalmologue agréé par la SMA.</p> <p>13.1.7 La SMA peut envisager de déclarer un candidat apte, à l'examen de revalidation ou de renouvellement, après un diagnostic de kératocône, sous réserve que:</p> <p>(a) les critères de vision soient satisfaits à l'aide de verres correcteurs;</p> <p>(b) un examen soit effectué par un ophtalmologue agréé par la SMA, dont la fréquence est à la discrétion de la SMA.</p>
<p style="text-align: center;">14: Appareil visuel</p> <p>14.1(a) L'acuité visuelle à distance, avec ou sans correction, doit être égale à 7/10 (6/9) ou plus, pour chaque oeil pris séparément, lors de mesures effectuées au moyen des optotypes de Snellen (ou équivalents) avec un éclairage approprié; l'acuité visuelle binoculaire doit être égale à 10/10 (6/6) ou plus.</p> <p>14.1(b) Erreurs de réfraction. L'erreur de réfraction se définit comme une déviance de l'emmétropie, mesurée en dioptries dans le méridien le plus amétrope. La réfraction doit être mesurée selon des méthodes standard. Les candidats doivent être déclarés aptes eu égard aux erreurs de réfraction s'ils remplissent les conditions énoncées dans les paragraphes suivants.</p>	<p style="text-align: center;">14: Appareil visuel</p> <p>14.1.1 En cas de signes cliniques indiquant que les optotypes de Snellen pourraient ne pas convenir, on peut utiliser les anneaux de Landolt pour évaluer l'acuité visuelle.</p>

<i>Exigences</i>	<i>Variations par rapport aux critères, et éléments indicatifs</i>
14.1(c) Lors du premier examen, un candidat présentant une erreur de réfraction de l'ordre de +5,0/-6,0 dioptries peut être déclaré apte sous réserve: <ol style="list-style-type: none"> (1) qu'aucune pathologie importante ne soit mise en évidence; (2) qu'une correction optimale ait été envisagée; (3) qu'un examen soit effectué tous les cinq ans par un ophtalmologue ou spécialiste agréé par la SMA. 	14.1.2 A l'examen de revalidation ou de renouvellement, un candidat présentant des erreurs de réfraction allant jusqu'à +5 dioptries ou des erreurs de réfraction (forte myopie) excédant -6 dioptries peut être déclaré apte par la SMA sous réserve: <ol style="list-style-type: none"> (1) qu'aucune pathologie importante ne soit mise en évidence; (2) qu'une correction optimale ait été envisagée; (3) qu'un examen soit effectué tous les deux ans par un ophtalmologue ou spécialiste de la vue agréé par la SMA.

*

EXPOSE DES MOTIFS DU PROJET DE LOI AMENDE ET DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL AMENDE

Les textes sous objet sont des versions remaniées du projet de loi No 6056 ainsi que son règlement grand-ducal d'exécution qui ont pour objet de transposer en droit national la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne suite à l'avis du Conseil d'Etat du 18 décembre 2009.

Ces textes portent sur les modalités d'obtention et de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence dans un contexte de collaboration régionale croissante entre prestataires de services de navigation aérienne.

Il convient de noter qu'à la mise en demeure des autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (No 2008/0471) pour non-transposition de la directive a fait suite un avis motivé en date du 23 novembre 2009.

Or, une procédure accélérée pour les cas de non-transposition dans les délais de directives européennes existe dans le Traité de Lisbonne, en vigueur depuis décembre 2009, permettant à la Cour de Justice des Communautés européennes d'infliger des sanctions pécuniaires dès sa première saisine. Partant, le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous examen requièrent le bénéfice d'un traitement prioritaire.

Dans son avis du 18 décembre 2009 le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'adoption du projet de loi „*qui est à remettre sur le métier*“.

Les versions remaniées du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal d'application font droit aux oppositions formelles du Conseil d'Etat sur les points suivants:

1) Le Conseil d'Etat souligne que les „*dispositions qui concernent pour l'essentiel les critères et les conditions de délivrance, du maintien et du retrait des licences et partant les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession, doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi*“ (article 11, paragraphes 5 et 6 et article 32, paragraphe 2, de la Constitution).

Les articles visés, à savoir les articles 3, 4, 5 et 14 du projet de règlement grand-ducal ont été insérés au niveau de la version remaniée du projet de loi.

2) Le Conseil d'Etat insiste que les définitions du projet de règlement grand-ducal sont à insérer dans le dispositif de la loi.

L'article 2 du projet de règlement grand-ducal initial est inséré dans la version remaniée du projet de loi.

3) Le Conseil d'Etat insiste que les dispositions en matière de reconnaissance des licences sont à insérer dans le dispositif de la loi.

L'article 17 du projet de règlement grand-ducal initial est inséré dans la version remaniée du projet de loi.

Ensuite le Conseil d'Etat rappelle que l'article 102 de la Constitution exige que les conditions et modalités de perception et d'application des redevances dues pour les prestations en relation avec la

délivrance et le maintien des licences etc. soient déterminées par la loi qui fixera par ailleurs le montant maximal qui pourra être perçu à ce titre.

Ces dispositions sont cependant maintenues dans la version remaniée du projet de règlement grand-ducal vu que l'article 7, paragraphe 3 b), de la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, tel que modifiée par la loi du 5 juin 2009, prévoit une telle base légale de même qu'il fixe un montant maximal pour la taxe ou redevance afférente.

En ce qui concerne les observations d'opportunité émises par le Conseil d'Etat il convient de préciser que les dispositions afférentes sont maintenues dans la version remaniée du projet de loi.

Il s'agit d'un côté de la base légale insérée dans le projet de loi permettant l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens, dont les modalités d'allocation seront précisées dans un règlement grand-ducal, et d'un autre côté des dispositions prévoyant des sanctions administratives à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne.

En ce qui concerne ce dernier point, il convient de noter que s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de services tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie de l'espace aérien luxembourgeois est délégué à Belgocontrol, voire à Eurocontrol qui disposent d'une personnalité juridique distincte.

En outre, tout le cadre législatif du ciel unique européen est basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services.

Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel *„si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat“*.

Aussi la directive précitée 2006/23/CE exige-t-elle un dispositif de sanctions proportionnées, effectives et dissuasives.

La seule limitation au volet disciplinaire pour les agents en lien de subordination auprès de l'Administration de la navigation aérienne ne serait partant pas suffisant.

Pour le reste seulement quelques corrections d'ordre purement rédactionnel ont été apportées auxdits textes sans que ceux-ci se distinguent au fond des projets initiaux déposés le 12 juin 2009 à la Chambre des Députés. Dans ce cadre il y a lieu de situer également la modification de l'intitulé de la loi qui reprend désormais en son libellé la référence directe à la directive communautaire.

Les auteurs du texte ont ainsi suivi une démarche double ce qui se traduit par un recours à la loi assortie d'un règlement grand-ducal pour asseoir le cadre de la rigueur et de la sécurité juridique requises tout en maintenant une certaine flexibilité pour les mesures de mise en oeuvre ou d'exécution afin de tenir compte de certaines spécificités nationales. Les principes directeurs inhérents aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne étant fixés désormais dans le dispositif de la loi, le règlement grand-ducal porte sur les mesures de détails telles les diverses mentions et qualifications que peuvent revêtir ces licences.

En dernier lieu, il convient de rappeler qu'à moyen terme, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2012, il est prévu que la réglementation de la „gestion de la circulation aérienne“ entrera dans la sphère de compétence élargie de l'Agence basée à Cologne requérant le cas échéant une adaptation du cadre légal et réglementaire.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

Article 1er.

L'article sous rubrique cerne le champ d'application de la présente loi qui a pour objet de créer une base légale appropriée pour assurer la transposition et la mise en oeuvre des dispositions de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. A noter cependant qu'une partie des dispositions de la directive sous examen sera transposée par le biais du règlement grand-ducal.

L'objectif poursuivi pour la loi est l'introduction de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne en fixant un encadrement de la profession dans une optique de renforcement et d'harmonisation des normes de sécurité aérienne qui s'inscrit dans un contexte à échelle européenne.

La licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettra la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de compétence plus élevés et qui seront mieux comparables au niveau européen. Cela est d'autant plus important que la gestion de la circulation aérienne est un secteur à forte intensité de main-d'oeuvre, dont le marché représente environ 6 milliards d'euros. Quelque 60% des coûts de la navigation aérienne sont des frais de personnel.

En 2001, le secteur européen (dans une Union européenne à quinze Etats membres) de la gestion de la circulation aérienne employait environ 33.000 personnes, dont 35% – environ 13.500 personnes – étaient des contrôleurs de la circulation aérienne. Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. La directive couvre tous ces contrôleurs de la circulation aérienne.

Article 2.

Cet article reprend les définitions telles qu'elles figurent dans le corps de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Les auteurs du texte sous rubrique ont préféré insérer deux définitions supplémentaires pour améliorer la lisibilité du texte: ainsi les définitions „OJTI“ et „examineur (*assessor* en anglais)“ constituent des termes consacrés spécifiques à la navigation aérienne qui sont couramment utilisés.

L'abréviation „OACI“ a été retenue pour alléger le texte au vu des pratiques du „*mieux légiférer*“.

L'insertion des définitions dans le dispositif de la loi fait suite aux recommandations du Conseil d'Etat dans son avis du 18 décembre 2009.

Article 3.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'administration publique luxembourgeoise qui endosse les responsabilités de l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle satisfait à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE, à savoir les critères d'impartialité et d'indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

Le paragraphe 2 reprend les autres missions incombant à la DAC en tant qu'autorité compétente résumant les principales tâches de celles-ci découlant de l'article 14 de la directive 2006/23/CE.

L'article 3, dernier paragraphe, renvoie ensuite à l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée inscrit dans la loi organique de la Direction de l'Aviation afin de doter cette administration publique de la flexibilité requise pour s'adjoindre l'expertise requise dans ce domaine hautement spécialisé afin de satisfaire à ses missions légales en tant qu'autorité nationale de surveillance.

Article 4.

L'article 4 énonce et reprend les principes généraux indiqués à l'article 4 de la directive 2006/23/CE s'agissant des procédures de délivrance, de prorogation, de suspension et retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des contrôleurs stagiaires.

Cet article pose les principes fondamentaux du système de délivrance de licences: création d'un marché du travail pour les activités de contrôle de la circulation aérienne et définition des caractéristiques fondamentales de la licence, qui englobent les compétences de son détenteur et l'autorisation donnée par les autorités de surveillance nationales.

Cet article énumère les obligations incombant au candidat d'une licence ou d'une licence stagiaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Article 5.

Les règles de la sécurité aérienne ne permettent à un contrôleur stagiaire que d'assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur de la position communément, désigné dans le jargon aéronautique comme „*on the job training instructor (OJTI)*“.

Tout postulant pour un poste de contrôleur de la circulation aérienne doit d'abord obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et effectuer un stage, tant pratique que théorique, avant de pouvoir prétendre à une licence définitive. Le stagiaire doit satisfaire à des exigences de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

L'appréciation de l'équivalence du certificat d'études visée à l'article 5(a) *in fine* de la présente loi se fera conformément aux prescriptions de la loi du 14 août 2000 portant approbation de la Convention sur la reconnaissance des qualifications relatives à l'enseignement supérieur dans la région européenne, faite à Lisbonne, le 11 avril 1997.

Article 6.

Tout postulant pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit à son tour satisfaire à des exigences particulières de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

Article 7.

Le libellé de l'article 7 s'apparente fortement de celui de l'article 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. La procédure ressemble fortement à celle instaurée par la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, relative aux mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire.

Les dispositions de la loi du 1er décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse (PANC), applicables à l'élaboration de toutes les décisions administratives individuelles, ont vocation à s'appliquer en l'espèce, car l'octroi et toute mesure restrictive à l'autorisation d'accès tombent sous le champ d'application de cette loi.

Chaque décision prise en vertu de l'article 7 comprend une mesure restrictive à l'égard de l'autorisation d'accès nécessitant le respect de certaines règles de procédure afin de garantir les droits de la défense.

Ainsi, la Direction de l'Aviation Civile doit non seulement motiver sa décision et la communiquer à la personne concernée, mais encore doit-elle prendre l'avis motivé d'une commission spéciale composée d'au moins trois personnes, qui a vocation à instruire le dossier, à entendre au préalable l'intéressé qui peut y faire valoir ses droits de défense.

L'intéressé, sous la menace d'une procédure de suspension ou de retrait de sa licence de contrôleur de la circulation aérienne, dispose ainsi d'une étape voire d'une garantie supplémentaire à faire valoir ses droits devant un organe composé de spécialistes en matière de navigation aérienne.

Les paragraphes (2) et (3) de l'article sous examen distinguent les cas de suspension des cas de retrait respectivement de non-renouvellement de licences, des qualifications ou des mentions associées. Cependant il y a lieu de faire remarquer que la directive 2006/23/CE utilise dans sa version française, plus précisément en son article 4, paragraphe 4, une terminologie juridique inappropriée qui ne cadre pas avec le droit civil luxembourgeois, en particulier avec le régime de la responsabilité.

En effet suivant le concept national de la responsabilité civile, l'étendue de la responsabilité n'est pas proportionnée au degré de la gravité d'une faute. „*La responsabilité est à la mesure du dommage, non de la gravité de la faute*“¹ suivant la jurisprudence constante des tribunaux luxembourgeois. Il est

¹ Georges Ravarani: La responsabilité civile des personnes privées et publiques, 2e édition, Pasirisie lux.

dès lors illogique de distinguer entre les termes de „faute“ et de „négligence“, eu égard au principe précité, concernant le régime de responsabilité du fait personnel, il y a assimilation complète entre la faute et la négligence.

Bien que la directive 2006/23/CE préconise *expressis verbis* deux types de sanctions différentes, à savoir une procédure de suspension pour une faute et une procédure de retrait pour une négligence grave, force est de reconnaître que la rédaction de la directive 2006/23/CE se révèle être contradictoire. Si une graduation du fait civilement répréhensible devait se faire en fonction de sa gravité, alors il paraît incompréhensible qu'une faute, de par la nature des choses plus grave qu'une négligence soit sanctionnée moins sévèrement, la suspension d'une licence étant une sanction moins rigoureuse qu'un retrait à connotation définitive.

La version anglaise de la directive 2006/23/CE indique les termes „*cases of misconduct*“ ce qui n'est en aucun cas à assimiler au concept luxembourgeois de „faute“.

Article 8.

Cet article instaure un mécanisme de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Par ailleurs il décrit les conditions de reconnaissance de licences délivrées par un Etat non membre de l'Union européenne ou par une organisation internationale dûment mandatée.

Article 9.

L'homologation des organismes de fourniture de formation devrait être considérée, en termes de sécurité, comme l'un des éléments décisifs pour la sécurité aérienne. La formation devrait être considérée comme un service similaire aux services de navigation aérienne, étant aussi soumis à un processus d'homologation.

La directive 2006/23/CE permet d'homologuer la formation par type de formation, par groupe de services de formation ou par groupe de services de formation et de navigation aérienne, sans perdre de vue les caractéristiques particulières de la formation.

Sur le plan national les agréments d'homologations sont délivrés et retirés par la Direction de l'Aviation Civile.

Article 10.

Cet article crée la base légale pour l'introduction d'une prime de formation pour les agents exerçant le métier de contrôleur aérien.

Cette disposition est insérée en attendant l'aboutissement des discussions en matière d'introduction d'une carrière de contrôleur aérien avec les instances compétentes.

Article 11.

La directive 2006/23/CE impose à chaque Etat membre d'instaurer des sanctions „*effectives, proportionnées et dissuasives*“ pour l'observation des règles nationales adoptées conformément aux prescriptions communautaires.

S'appuyant sur le principe général de la légalité des peines, prescription d'ordre constitutionnelle, les sanctions pénales relèvent du domaine de la loi.

L'article sous rubrique instaure un régime de sanctions administratives à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui autorisera à un contrôleur de la circulation aérienne d'exercer une fonction déterminée sans être en possession des licences, des qualifications ou des mentions requises.

Le second paragraphe prévoit l'octroi d'une amende administrative à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui continue à effectuer des prestations sans disposer d'un plan de formation obligatoire dûment agréé.

Le recours à des sanctions administratives dans le pareil cas de figure permet d'éviter l'élargissement anticipé du champ d'application du projet de loi No 5718 relative à la responsabilité pénale des personnes morales. Le recours aux sanctions administratives constitue un moyen plus efficace puisqu'il

ne faut pas rechercher la ou les personnes physiques à l'intérieur de la personne morale qui par commission ou omission sont la cause de l'état infractionnel.

Les auteurs tiennent compte des recommandations exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 3 mars 2009 relatif au projet de loi No 5273 (cf. observations relatives à l'article I, point 21°) instaurant un recours en réformation devant le tribunal administratif, synonyme de garantie supplémentaire offerte au prestataire de services pour faire valoir ses droits.

Article 12.

Pour accroître la transparence et le partage d'informations sur la sécurité aérienne, le législateur communautaire insistait sur la nécessité d'instaurer un système de „*culture juste*“, une culture de la sécurité. L'efficacité de la détection et de la prévention des risques liés aux accidents est renforcée par un échange d'informations et leur notification par les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile. La nature sensible de ces informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte serait d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel visé.

L'émergence d'une culture „*non punitive*“ a permis de développer cette indispensable transparence au sein des différents acteurs aéronautiques, en admettant qu'une très grande partie des actes risqués constituent des erreurs involontaires qui ne sont pas vraiment condamnables.

Si cette culture „*sans blâme*“ constitue un réel progrès dans la quête d'une sécurité renforcée, elle ne permet toutefois pas de distinguer clairement les actes répréhensibles des comportements ne méritant pas de sanctions et peut conduire à des excès. Le risque existe que la démarche permanente de non-sanction se transforme en culture de l'immunité qui aboutit à ignorer d'éventuels aspects disciplinaires graves. Voie médiane entre culture de la sanction ou de la répression et culture non punitive, la culture juste repose, quant à elle, sur la recherche, en concertation avec les acteurs de la sécurité, notamment les acteurs de première ligne que sont les pilotes ou les contrôleurs aériens, d'une définition des comportements non acceptables et devant être sanctionnés. Ce travail de clarification doit permettre d'instaurer un climat de confiance auprès des personnels qui sauront que la plupart des erreurs commises ne font pas l'objet de sanctions. Les statistiques démontrent que moins de 10% des actions ayant débouché sur des événements malencontreux étaient jugées répréhensibles.

Le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile a transposé ce concept de „*culture juste*“ dans la réglementation nationale et tire ses bases de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile. Son objectif primaire du système de notification des événements vise la prévention des accidents et des incidents et non la détermination de fautes ou responsabilités. A cet égard le règlement grand-ducal confère des garanties de confidentialité aux personnes individuelles censées alimenter le système dans un but d'améliorer le niveau de sécurité aérienne. Les informations recueillies ne serviront pas à la poursuite individuelle des personnes sauf en cas de négligence grave, terme largement caractérisé par la jurisprudence dans le domaine d'accidents ou d'incidents. Cependant le mécanisme de notification volontaire ou obligatoire ne met pas en place une sorte d'immunité générale pour les personnes notifiant les incidents générés de leur propre chef. Il n'existe pas de chèque blanc-seing. Ainsi les faits de négligence grave (voire la faute grave ou le fait délibéré ou intentionnel) ne sont-ils jamais couverts par une quelconque garantie ou immunité. Avouer le contraire, admettre une irresponsabilité totale des personnes en charge de la sécurité serait incompris par l'opinion publique de moins en moins encline à admettre qu'un accident ne débouche pas sur la sanction pénale d'un responsable.

Il est très difficile d'établir une règle générale définissant ce qui est punissable et ce qui ne l'est *a priori* pas. Ce qui n'est pas tolérable ou acceptable, ce sont la dissimulation et les actes sciemment dangereux. Si la sanction ne doit pas disparaître pour certains manquements délibérés à la sécurité, il n'est ni simple ni souhaitable de vouloir donner une définition trop stricte des comportements devant faire l'objet d'une punition. L'exercice consiste avant tout à éviter de créer un lien automatique entre la notification d'un événement quelconque et le déclenchement d'une procédure de suspension, voire de retrait d'une licence.

D'après la doctrine de la Direction générale de l'aviation civile, l'autorité de surveillance française, 5 étapes permettent de déterminer si la sanction d'une faute est justifiée:

- la première consiste à examiner si l'acte est intentionnel;

- la seconde, s'il a été effectué sous l'influence de l'alcool ou de la drogue;
- la troisième, s'il y a eu violation délibérée des règles sécuritaires;
- la quatrième étape amène à se demander si une autre personne ayant les mêmes compétences et des qualifications comparables aurait commis la même erreur dans les mêmes circonstances;
- enfin il est indispensable de déterminer s'il s'agit d'un acte répété.

Autour de ces cinq étapes dérivant du bon sens, le concept de „*juste culture*“ favorise l'instauration d'un dialogue entre les différents acteurs concernés, notamment autour de la nécessité d'un processus permanent d'améliorer la sécurité qui s'appuie sur la recherche d'erreurs qui ne sont pas nécessairement des fautes, mais un processus qui reconnaît également comme légitime de sanctionner l'auteur d'une faute, c'est-à-dire d'un non-respect volontaire d'une règle de sécurité.

L'auteur d'un compte rendu d'évènement volontaire ou obligatoire bénéficiera d'un certain nombre de garanties légales (art. 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 portant réglementation de la navigation aérienne):

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

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

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

Il échet de signaler que le principe de la „*culture juste*“ constitue un outil très important dans le dispositif de prévention des accidents et des incidents, car elle constitue une source vitale d'informations pour les autorités en charge de la surveillance de la sécurité aérienne. Il s'agit également d'un principe-clé consacré par les directives précitées 2003/42/CE et 2006/23/CE qui tient particulièrement à coeur de la représentation du personnel de l'Administration de la navigation aérienne et des organisations syndicales.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Article 1er.

L'article 1er détermine le champ d'application ainsi que l'objectif du projet de règlement grand-ducal sous examen.

Article 2.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne comprend encore la mention d'instructeur de formation sur la position communément qualifiée de „mention OJTI“.

La mention OJTI autorise son titulaire à dispenser de l'instruction et de superviser les titulaires d'une licence de contrôleur aérien dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne sur la position dans le cadre de l'obtention, du maintien ou du renouvellement des qualifications ou des mentions.

La mention OJTI est cumulable avec l'autorisation d'examineur visée à l'article 7 du présent règlement grand-ducal.

Elle est délivrée sur base d'une formation spéciale à agréer par la Direction de l'Aviation que le candidat doit suivre.

Article 3.

Les licences contiennent une ou plusieurs qualifications générales de façon à indiquer le type de services que le titulaire de la licence est habilité à assurer. Il s'agit surtout d'opérer une distinction entre les grands domaines du contrôle de la circulation aérienne, à savoir le contrôle d'aérodrome à vue, le contrôle d'aérodrome aux instruments, le contrôle d'approche aux procédures, le contrôle d'approche de surveillance, le contrôle régional aux procédures et le contrôle régional de surveillance.

A noter qu'en raison de l'exiguïté de l'espace aérien luxembourgeois, le Grand-Duché de Luxembourg n'opère pas de contrôle régional.

Article 4.

Les qualifications générales des contrôleurs de la circulation aérienne sont subdivisées en mentions de qualification en fonction du type de formation dont peut se prévaloir le contrôleur et des équipements qu'il utilise dans son travail quotidien.

Article 5.

La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, groupe de secteurs ou des positions opérationnelles données, sous la responsabilité d'un service de contrôle de la circulation aérienne. Au Grand-Duché de Luxembourg, le service ATC (*Air Traffic Control*) de l'Administration de la navigation aérienne est l'entité responsable pour le contrôle de la circulation aérienne à l'Aéroport de Luxembourg.

L'Administration de la navigation aérienne qui fait figure de prestataire de services de navigation aérienne à l'Aéroport de Luxembourg doit soumettre une liste complète des secteurs, groupes de secteurs et des positions opérationnelles reprenant les indicateurs d'emplacement de l'OACI à la Direction de l'Aviation Civile en vue de leur approbation. Cette mesure permet à l'autorité nationale de surveillance d'avoir un aperçu global des différentes activités et types de contrôle aérien réalisés par le prestataire de services de navigation aérienne.

Article 6.

Cet article assure la mise en oeuvre des dernières modifications de l'annexe I à la Convention de l'Aviation civile internationale (Convention de Chicago) en ce qui concerne les exigences linguistiques.

Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise est satisfaisant.

La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation agréée par la Direction de l'Aviation Civile. Le contenu et les modalités de cette évaluation sont fixés à l'annexe III du présent règlement.

Considérant que l'anglais est de loin la langue de communication prépondérante dans le domaine de l'aviation civile internationale, que la directive 2006/23/CE préconise un niveau d'expression et de compréhension déterminé de la langue anglaise (art 8.1. de la directive 2006/23/CE) tout comme le propose l'annexe I à la Convention de Chicago, il y a lieu de se limiter à la seule langue anglaise. Au niveau de l'aéroport de Luxembourg quasi la totalité des messages radiophoniques sont délivrées en langue anglaise.

Le fait de se focaliser sur une seule langue de communication évite les risques d'incertitudes liés à l'emploi simultané de deux langues en parallèle ayant pour effet de créer la confusion auprès des destinataires. Il s'agit donc d'un facteur de sécurité de vouloir uniformiser la langue de communication.

Par ailleurs, requérir la maîtrise de deux voire trois langues supplémentaires durcit sans raison valable les conditions d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne ce qui diminuera l'attractivité de la profession, sans parler des charges supplémentaires administratives pour l'autorité nationale de surveillance comme pour les prestataires de services pour assurer le contrôle, voire le maintien du niveau d'expression et de compréhension approprié de langues supplémentaires.

Article 7.

A l'instar des examinateurs dans le cadre des licences de pilote d'aéronefs visés aux articles 135 et suivants du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du per-

sonnel de conduite d'avion, l'examineur de compétences a pour mission de procéder aux évaluations d'un candidat ou d'un titulaire de licence pour le compte de l'autorité nationale de surveillance.

Même si la directive prévoit une formation spécifique pour un examinateur/évaluateur, elle n'entrevoit pas de mention spécifique inhérente à l'examineur/évaluateur sur les licences de contrôleurs de la circulation aérienne.

Il ne revient donc pas à une autorité nationale d'apposer une mention particulière sur la licence qui ne serait pas couverte par la législation communautaire, et en corollaire, ne bénéficierait d'aucune reconnaissance quelconque.

L'autorisation d'examineur autorise son titulaire à évaluer les compétences d'un candidat pour une position opérationnelle, un secteur ou un groupe de secteurs pour lequel ou lesquels il détient une mention appropriée en cours de validité.

L'autorisation d'examineur est délivrée sur base d'une formation spéciale agréée par la Direction de l'Aviation Civile que le contrôleur candidat doit suivre.

Article 8.

L'article 8 décrit les conditions à remplir pour maintenir en validité les différentes qualifications et mentions délivrées en fonction du règlement grand-ducal sous examen.

Article 9.

Cet article traite des exigences médicales élaborées par Eurocontrol qui ont été récemment adoptées.

L'élément novateur réside dans le fait que les attestations d'aptitude médicale sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique existant auprès de la Direction de l'Aviation Civile compétente dans le domaine médical ou, le cas échéant, par un médecin examinateur agréé par la Direction de l'Aviation Civile.

La délivrance des attestations médicales se fait en cohérence avec les dispositions de l'annexe 1 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne fixées par Eurocontrol „*Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers*“.

Le secret médical doit toujours être respecté, la Direction de l'Aviation Civile se portant en garant de la confidentialité des données.

Article 10.

Cet article énonce les conditions à satisfaire pour devenir fournisseur de formation agréé. Une cohérence entière avec la certification des autres services de navigation aérienne est assurée.

La Direction de l'Aviation Civile supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin, elle doit inspecter et contrôler régulièrement les organismes de formation et elle peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en oeuvre des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

Les organismes de formation doivent obtenir l'homologation de la Direction de l'Aviation Civile afin de pouvoir valablement former des contrôleurs de la circulation aérienne.

La demande d'homologation peut être présentée à la Direction de l'Aviation Civile lorsque le principal établissement de l'organisme de formation requérant, ou le cas échéant son siège social se situe au Grand-Duché de Luxembourg.

In concreto, l'*Institute of Air Navigation Services* (IANS), créé et opéré par Eurocontrol, dont le siège se trouve au plateau de Kirchberg depuis 1969, pourrait solliciter une homologation d'organisme de formation à la Direction de l'Aviation Civile (http://www.eurocontrol.int/ians/public/subsite_homepage/homepage.html).

L'IANS constitue un centre d'excellence européen pour le développement, la formation et l'amélioration de la gestion de la circulation aérienne qui a formé plus de 40.000 élèves en la matière au courant des 40 dernières années.

Cet article fournit en outre des garanties supplémentaires d'un niveau de compétence élevé, notamment par l'exigence d'un contrôle financier et le système d'approbation des examinateurs.

Article 11.

La perception des taxes et des redevances trouve sa base légale dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne dont l'article 7, paragraphe 3 b), dispose que „(3) *Peuvent être perçus des taxes, redevances et droits concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation que la Direction de l'aviation civile est appelée à délivrer dans le cadre de ses missions concernant:*

a. (...)

b. *l'émission, la validation, le renouvellement et la revalidation des licences et des qualifications du personnel de conduite d'aéronefs et des mécaniciens navigants voire des licences et des qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne“.*

Les taxes non remboursables perçues par l'Etat sont destinées à couvrir les surcoûts administratifs liés à la délivrance ou au renouvellement des licences de contrôleurs de la circulation aérienne, l'apposition ou l'enlèvement des qualifications, des mentions de qualifications, des mentions d'unité, des mentions linguistiques ou des mentions spécifiques à l'instruction des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les taxes sous examen équivalent à un prélèvement obligatoire au profit d'un service public déterminé à payer par les titulaires bénéficiaires de ce service de nature administratif.

Quant à la détermination du quantum, la perception des redevances ne peut dépasser le montant maximal fixé à l'article 7, paragraphe 3 b), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 citée ci-avant.

A titre de comparaison les redevances similaires en Belgique s'élèvent à 75 € pour l'émission d'une licence de contrôleur stagiaire et à 400 € pour l'émission d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La directive insistant à maintes reprises sur le caractère personnel de la licence, il advient au titulaire de s'acquitter des redevances soulignant le caractère indépendant existant entre la licence de contrôleur de la circulation aérienne et de l'employeur de la licence. Suivant l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2006/23/CE sous rubrique, la licence „*demeure la propriété de la personne à laquelle elle a été délivrée“.*

Une des idées gouvernant l'introduction d'une licence communautaire est notamment de renforcer la libre circulation des contrôleurs aériens qui disposeront de leur „*diplôme“.*

Rien n'empêche cependant un prestataire de services de navigation aérienne par le biais d'un article de crédit voire d'une convention collective de trouver un arrangement avec son employeur pour le paiement desdites redevances.

Finalement, l'homologation d'un organisme de formation donne droit à la perception d'une taxe au profit de l'Etat à hauteur de 1.000 €.

Il est important de noter à toutes fins utiles que les frais de surveillance liés aux activités de supervision continue incombant à la Direction de l'Aviation Civile et dont les tâches de contrôle et d'analyse sont déléguées à un organisme spécialisé seront à supporter en sus par les personnes ou les organismes titulaires de licences ou d'agrément moyennant fixation d'un barème tarifaire par la voie d'un règlement grand-ducal spécifique, barème dont les revenus constituent une source de financement de l'Agence luxembourgeoise de sécurité aérienne (ALSA).

Article 12.

Afin de pouvoir assurer la continuité du service public et l'organisation d'une transition ordonnée, tous les contrôleurs actuellement en service auprès de l'Administration de la navigation aérienne se verront attribuer une licence s'ils répondent aux critères d'obtention.

Il faut remarquer que l'Administration de la navigation aérienne, en tant que prestataire de services de navigation aérienne au Grand-Duché de Luxembourg, membre d'Eurocontrol, se conforme en pratique depuis plusieurs années à la quasi-totalité des exigences contenues dans le présent règlement.

Article 13.

Dispositions finales (pour mémoire).

*

DIRECTIVE 2006/23/CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL
du 5 avril 2006
concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité²,

considérant ce qui suit:

(1) La mise en oeuvre de la législation relative au ciel unique européen exige l'élaboration d'une législation plus détaillée, portant notamment sur la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, comme le prévoit l'article 5 du 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 européen³, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

(2) L'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la circulation aérienne. La création de normes de compétence communautaires réduira également la fragmentation dans ce domaine, ce qui se traduira par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne. La présente directive représente dès lors une partie essentielle de la législation sur le ciel unique européen.

(3) La directive est l'instrument le plus adapté pour fixer des normes de compétence, car elle laisse aux Etats membres le soin de décider de la manière de se conformer à ces normes.

(4) La présente directive devrait se fonder sur les normes internationales existantes. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris des exigences linguistiques. L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), créée par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, a adopté les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol. Conformément à l'article 4 du règlement (CE) No 550/2004, la présente directive transpose les exigences prévues par l'exigence réglementaire de sécurité Eurocontrol No 5 (ESARR 5) relative aux contrôleurs de la circulation aérienne.

(5) Les caractéristiques particulières de la circulation aérienne dans la Communauté exigent l'introduction et une application effective de normes de compétence communautaire pour les contrôleurs de

¹ JO C 234 du 22.9.2005, p. 17.

² Avis du Parlement européen du 8 mars 2005 (JO C 320 E du 15.12.2005, p. 50), position commune du Conseil du 14 novembre 2005 (JO C 316 E du 13.12.2005, p. 1) et position du Parlement européen du 15 février 2006 (non encore parue au Journal officiel).

³ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

la circulation aérienne employés par des prestataires de services de navigation aérienne exerçant principalement dans le domaine de la circulation aérienne générale. Les Etats membres peuvent également appliquer les dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive aux contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires et aux contrôleurs de la circulation aérienne exerçant leurs fonctions sous la responsabilité d'un prestataire de services de navigation aérienne offrant ses services principalement pour des mouvements d'aéronefs autres que la circulation aérienne générale.

(6) Lorsque les Etats membres prennent des mesures pour se conformer aux exigences communautaires, les autorités chargées de la surveillance et de la vérification de la conformité devraient être suffisamment indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne et des organismes de formation. Les autorités doivent également rester à même d'effectuer leurs tâches efficacement. L'autorité nationale de surveillance désignée ou établie en vertu de la présente directive peut être l'organisme ou les organismes désigné(s) ou établi(s) en vertu de l'article 4 du règlement (CE) No 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen⁴.

(7) La fourniture de services de navigation aérienne exige un personnel hautement qualifié dont les compétences peuvent être prouvées de plusieurs manières. Pour le contrôle de la circulation aérienne, le moyen approprié est l'introduction d'une licence communautaire pour chaque contrôleur de la circulation aérienne concerné, qu'il importe de considérer comme une sorte de diplôme. La qualification inscrite sur une licence indique le type de services de circulation aérienne qu'un contrôleur de la circulation aérienne est apte à fournir. Dans le même temps, les mentions inscrites sur la licence reflètent tant les compétences spécifiques du contrôleur que l'autorisation donnée par les autorités de surveillance de fournir des services pour un secteur ou un groupe particulier de secteurs. C'est la raison pour laquelle les autorités doivent pouvoir évaluer les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne lorsqu'elles délivrent des licences ou étendent la validité des mentions; les autorités doivent également pouvoir suspendre la licence, les qualifications ou les mentions lorsqu'il y a mise en question des compétences. Pour promouvoir la notification d'événements („culture de non-punitivité“), la présente directive ne devrait pas établir de lien automatique entre un incident et la suspension de la licence, de la qualification ou de la mention. La révocation de la licence devrait être considérée comme le dernier recours dans des cas extrêmes.

(8) Des règles communautaires sur l'obtention et le maintien de la licence sont indispensables pour que les Etats membres puissent avoir confiance dans leurs systèmes mutuels de délivrance de licences. Il est dès lors important, afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité, d'harmoniser les exigences en matière d'aptitude professionnelle, de compétence et d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Cela devrait se traduire par la fourniture de services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée ainsi que par la reconnaissance des licences dans toute la Communauté, de façon à accroître la liberté de circulation et à améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne.

(9) Les Etats membres devraient veiller à ce que la mise en oeuvre de la présente directive n'ait pas pour effet de contourner les dispositions nationales en vigueur régissant les droits et obligations applicables à la relation de travail potentielle entre l'employeur et les candidats au poste de contrôleur de la circulation aérienne.

(10) Pour que les compétences soient comparables dans toute la Communauté, elles doivent être structurées d'une manière claire et généralement reconnue. Cela contribuera à garantir la sécurité non seulement dans l'espace aérien contrôlé par un prestataire de services de navigation aérienne, mais surtout à l'interface entre différents prestataires de services.

(11) Dans beaucoup d'incidents et d'accidents, la communication joue un rôle important. C'est la raison pour laquelle l'OACI a adopté des exigences en matière de connaissances linguistiques. La présente directive étoffe ces exigences et constitue un moyen d'appliquer ces normes reconnues au niveau international. Il est nécessaire de respecter les principes de non-discrimination, de transparence

⁴ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

et de proportionnalité dans le cadre des exigences linguistiques de manière à encourager la libre circulation tout en assurant la sécurité.

(12) Les objectifs de la formation initiale sont décrits dans les documents d'orientation élaborés à la demande des membres d'Eurocontrol et sont considérés comme les normes appropriées. Pour la formation en unité, le manque de normes généralement reconnues doit être compensé par une série de mesures, notamment l'approbation des examinateurs, qui devraient garantir des niveaux élevés de compétence. Cela est d'autant plus important que la formation en unité est très coûteuse et déterminante en termes de sécurité.

(13) Des exigences médicales ont été élaborées à la demande des Etats membres d'Eurocontrol et sont considérées comme un moyen acceptable d'assurer la conformité avec la présente directive.

(14) L'homologation en matière de fourniture de formation devrait être considérée, en termes de sécurité, comme l'un des éléments décisifs qui contribue à la qualité de la formation. La formation devrait être considérée comme un service similaire aux services de navigation aérienne, qui sont eux aussi soumis à un processus d'homologation. La présente directive devrait permettre d'homologuer la formation par type de formation, par groupe de services de formation ou par groupe de services de formation et de navigation aérienne, sans perdre de vue les caractéristiques particulières de la formation.

(15) La présente directive confirme la jurisprudence constante de la Cour de justice des Communautés européennes dans le domaine de la reconnaissance mutuelle des diplômes et de la libre circulation des travailleurs. Le principe de proportionnalité, la justification motivée d'imposer des mesures compensatoires et la mise en place de procédures de recours appropriées constituent des principes fondamentaux qui doivent devenir applicables au secteur de la gestion de la circulation aérienne d'une manière plus visible. Les Etats membres devraient pouvoir refuser de reconnaître une licence qui n'a pas été délivrée conformément à la présente directive; ils devraient également pouvoir reconnaître une telle licence après en avoir dûment évalué l'équivalence. La présente directive ayant pour objet de faciliter la reconnaissance mutuelle des licences, elle ne régit pas les conditions d'accès à l'emploi.

(16) La profession de contrôleur de la circulation aérienne connaît des innovations techniques qui font appel à une remise à niveau régulière des compétences des contrôleurs. La présente directive devrait permettre ces adaptations aux évolutions techniques et au progrès scientifique par le recours à la comitologie.

(17) La présente directive peut avoir des effets sur les méthodes de travail quotidiennes des contrôleurs de la circulation aérienne. Les partenaires sociaux devraient être dûment informés et consultés sur toutes les mesures ayant des répercussions sociales importantes. En conséquence, le comité de dialogue sectoriel institué par la décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen⁵ a été consulté et devrait être consulté sur les nouvelles mesures d'application prises par la Commission.

(18) Les Etats membres devraient arrêter les règles sur les sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive, et prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à leur mise en oeuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

(19) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁶.

5 JO L 225 du 12.8.1998, p. 27. Décision modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.

6 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(20) Un délai de transposition de deux ans est jugé suffisant pour établir un cadre communautaire pour la délivrance de licences et y intégrer les licences des titulaires actuels, conformément aux dispositions concernant les conditions du maintien de la validité des qualifications et des mentions, étant donné que les exigences prévues par ces dispositions sont conformes aux obligations internationales existantes. En outre, un délai de transposition supplémentaire de deux ans devrait être accordé pour l'application des exigences linguistiques.

(21) Les conditions générales en vue de l'obtention d'une licence ne devraient pas concerner les titulaires actuels de licences dans la mesure où elles concernent l'âge, les exigences en matière d'éducation et la formation initiale.

(22) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel „Mieux légiférer“⁷, les Etats membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics,

ONT ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectifs et champ d'application

1. La présente directive a pour objet de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système communautaire du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

2. La présente directive s'applique:

- aux contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires, et
- aux contrôleurs de la circulation aérienne

exerçant leurs fonctions sous la responsabilité d'un prestataire de services de navigation aérienne offrant ses services principalement pour des mouvements d'aéronefs en circulation aérienne générale.

3. Sous réserve de l'article 1er, paragraphe 2, et de l'article 13 du règlement (CE) No 549/2004, lorsque des services du contrôle de la circulation aérienne qui sont prévus et ont un caractère régulier sont fournis dans le cadre de la circulation aérienne générale sous la responsabilité d'un prestataire de services de navigation aérienne offrant ses services principalement pour des mouvements d'aéronefs autres que la circulation aérienne générale, les Etats membres veillent à ce que le niveau de la sécurité et la qualité de ces services fournis dans le cadre de la circulation aérienne générale soit d'un niveau au moins équivalent à celui résultant de l'application des dispositions de la présente directive.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) „service du contrôle de la circulation aérienne“: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;
- 2) „prestataire de services de navigation aérienne“: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;

⁷ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- 3) „circulation aérienne générale“: tous les mouvements d’aéronefs civils ainsi que tous les mouvements d’aéronefs d’Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane et de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l’OACI;
- 4) „licence“: un certificat, quelle que soit sa dénomination, délivré et renseigné conformément à la présente directive, et qui autorise son titulaire légal à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et aux mentions qu’il comporte;
- 5) „qualification“: l’inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l’une des qualifications suivantes:
 - a) contrôle d’aérodrome à vue;
 - b) contrôle d’aérodrome aux instruments;
 - c) contrôle d’approche aux procédures;
 - d) contrôle d’approche de surveillance;
 - e) contrôle régional aux procédures;
 - f) contrôle régional de surveillance;
- 6) „mention de qualification“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liés à la qualification en question;
- 7) „mention d’unité“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l’indicateur d’emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;
- 8) „mention linguistique“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;
- 9) „mention d’instructeur“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position;
- 10) „indicateur d’emplacement OACI“: le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l’OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d’une station fixe aéronautique;
- 11) „secteur“: une partie d’une zone de contrôle et/ou une partie d’une région et/ou d’une région supérieure d’information de vol;
- 12) „formation“: l’ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
 - a) une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur stagiaire;
 - b) une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
 - c) une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;
 - d) la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l’inscription d’une mention d’instructeur;
 - e) une formation d’examineur et/ou d’évaluateur;
- 13) „organisme de formation“: une organisation qui a été homologuée par les autorités de surveillance nationales compétentes en vue d’assurer un ou plusieurs types de formation;
- 14) „programme de compétence d’unité“: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l’unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
- 15) „plan de formation en unité“: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l’unité sous la surveillance d’un instructeur sur la position.

*Article 3****Autorités nationales de surveillance***

1. Les Etats membres désignent ou établissent un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées en vertu de la présente directive.
2. Les autorités nationales de surveillance sont indépendantes des prestataires de services de navigation aérienne et des organismes de formation. Cette indépendance est assurée par une séparation adéquate, au moins au niveau fonctionnel, entre les autorités nationales de surveillance et lesdits prestataires/organismes. Les Etats membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance exercent leurs pouvoirs de façon impartiale et transparente.
3. Les Etats membres notifient à la Commission le nom et l'adresse des autorités nationales de surveillance et les changements apportés à ces données, ainsi que les mesures prises pour assurer le respect du paragraphe 2.

*Article 4****Principes régissant la délivrance de licences***

1. Sans préjudice de l'article 1er, paragraphe 3, les Etats membres veillent à ce que les services du contrôle de la circulation aérienne entrant dans le champ d'application de l'article 1er, paragraphe 2, soient fournis exclusivement par des contrôleurs de la circulation aérienne titulaires de licences délivrées conformément à la présente directive.
2. Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence concernent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.
3. La licence demeure la propriété de la personne à laquelle elle a été délivrée, et qui la signe.
4. Conformément à l'article 14, paragraphe 1:
 - a) la licence, les qualifications ou les mentions peuvent être suspendues lorsque la compétence du contrôleur de la circulation aérienne est mise en question ou en cas de faute;
 - b) la licence peut être retirée en cas de négligence grave ou d'abus.
5. La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise le titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur sur la position.
6. La licence contient les éléments indiqués à l'annexe I.
7. Lorsqu'une licence est établie dans une langue autre que l'anglais, elle contient la traduction en anglais des éléments fixés à l'annexe I.
8. Les Etats membres veillent à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne soient suffisamment formés aux questions de sécurité, de sûreté et de gestion des crises.

*Article 5****Conditions d'obtention d'une licence***

1. Une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est délivrée aux candidats qui:
 - a) sont âgés au minimum de 18 ans et sont titulaires au minimum d'un diplôme d'enseignement secondaire ou d'un diplôme donnant accès aux études universitaires ou de niveau équivalent.

Les Etats membres peuvent prévoir que l'autorité nationale de surveillance évalue le niveau de formation des candidats qui ne satisfont pas à cette exigence de formation. S'il ressort de cette évaluation qu'un candidat a une expérience et un niveau de formation lui permettant raisonnablement d'accomplir une formation de contrôleur de la circulation aérienne, cette expérience ou ce niveau de formation doit être considéré comme suffisant;

- b) ont accompli avec succès une formation initiale agréée relative à la qualification et, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II;
- c) possèdent une attestation médicale valide; et
- d) ont prouvé qu'ils ont un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'annexe III.

La licence contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

2. Une licence de contrôleur de la circulation aérienne est délivrée aux candidats qui:
 - a) sont âgés au minimum de 21 ans; les Etats membres peuvent cependant prévoir une limite d'âge inférieure dans des cas dûment justifiés;
 - b) sont titulaires d'une licence de contrôleur stagiaire et ont suivi en totalité un plan de formation en unité, et ont réussi les examens ou évaluations nécessaires, conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II;
 - c) possèdent une attestation médicale valide;
 - d) ont prouvé qu'ils ont un niveau de compétence linguistique suffisant conformément aux exigences énoncées à l'annexe III.

La licence est validée par l'inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistiques pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

3. La mention d'instructeur est délivrée aux titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui:
 - a) ont assuré des services du contrôle de la circulation aérienne au moins pendant les douze mois immédiatement précédents ou pendant une période plus longue dont la durée est fixée par l'autorité nationale de surveillance, compte tenu des qualifications et des mentions pour lesquelles une instruction est assurée; et
 - b) ont suivi avec succès une formation d'instructeur sur la position au cours de laquelle les connaissances et les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyen d'examens adéquats.

Article 6

Qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne

Les licences contiennent une ou plusieurs des qualifications suivantes, de façon à indiquer le type de services que le titulaire de la licence est habilité à assurer:

- a) la qualification „contrôle d'aérodrome à vue“ (ADV), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d'aérodrome pour un aérodrome non doté de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées;
- b) la qualification „contrôle d'aérodrome aux instruments“ (ADI), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d'aérodrome pour un aérodrome doté de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées à l'article 7, paragraphe 1;
- c) la qualification „contrôle d'approche aux procédures“ (APP), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit sans utiliser d'équipements de surveillance;
- d) la qualification „contrôle d'approche de surveillance“ (APS), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne pour des

- aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit à l'aide d'équipements de surveillance. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées à l'article 7, paragraphe 2;
- e) la qualification „contrôle régional aux procédures“ (ACP), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer sans équipements de surveillance les services du contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs;
 - f) la qualification „contrôle régional de surveillance“ (ACS), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l'aide d'équipements de surveillance. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées à l'article 7, paragraphe 3.

Article 7

Mentions de qualification

1. La qualification „contrôle d'aérodrome aux instruments“ (ADI) est complétée d'au moins une des mentions suivantes:
 - a) la mention „contrôle tour“ (TWR), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle dans les cas où le contrôle d'aérodrome est assuré à partir d'un seul poste de travail;
 - b) la mention „contrôle des mouvements au sol“ (GMC), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol;
 - c) la mention „surveillance des mouvements au sol“ (GMS), délivrée en complément de la mention „contrôle des mouvements au sol“ ou de la mention „contrôle tour“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol à l'aide de systèmes de contrôle et de guidage des mouvements de surface sur les aérodromes;
 - d) la mention „contrôle air“ (AIR), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle d'aérodrome hormis les mouvements au sol;
 - e) la mention „contrôle radar d'aérodrome“ (RAD), délivrée en complément de la mention „contrôle air“ ou de la mention „contrôle tour“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle d'aérodrome à l'aide d'un équipement de surveillance radar.

2. La qualification „contrôle d'approche de surveillance“ (APS) est complétée d'au moins une des mentions suivantes:
 - a) la mention „radar“ (RAD), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le service de contrôle d'approche au moyen d'un équipement radar primaire et/ou secondaire;
 - b) la mention „radar d'approche de précision“ (PAR), délivrée en complément de la mention „radar“, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste d'atterrissage, le guidage d'approche de précision depuis le sol à l'aide d'un équipement radar d'approche de précision;
 - c) la mention „radar d'approche de surveillance“ (SRA), délivrée en complément de la mention „radar“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste, le guidage d'approches classiques depuis le sol au moyen d'un équipement de surveillance;
 - d) la mention „surveillance dépendante automatique“ (ADS), qui indique que le titulaire est compétent pour fournir des services de contrôle d'approche à l'aide d'un système de surveillance dépendante automatique;
 - e) la mention „contrôle terminal“ (TCL), délivrée en plus des mentions „radar“ ou „surveillance dépendante automatique“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit d'aéronefs évoluant dans une région de contrôle terminale et/ou des secteurs adjacents spécifiés à l'aide de tout type d'équipement de surveillance.

3. La qualification „contrôle régional de surveillance“ (ACS) est complétée d'au moins une des mentions suivantes:

- a) la mention „radar“ (RAD), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l'aide d'un équipement de surveillance radar;
- b) la mention „surveillance dépendante automatique“ (ADS), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l'aide d'un système de surveillance dépendante automatique;
- c) la mention „contrôle terminal“ (TCL), délivrée en plus des mentions „radar“ ou „surveillance dépendante automatique“, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle et/ou des secteurs adjacents spécifiés à l'aide d'équipements de surveillance quelconques;
- d) la mention „contrôle océanique“ (OCN), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle océanique.

4. Sans préjudice des paragraphes 1, 2 et 3, les Etats membres peuvent, dans des circonstances exceptionnelles exclusivement liées à des caractéristiques particulières de la circulation aérienne dans l'espace aérien sous leur juridiction, prévoir des mentions nationales. Ces mentions ne doivent pas porter atteinte à la libre circulation générale des contrôleurs aériens.

Article 8

Mentions linguistiques

1. Les Etats membres veillent à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne puissent prouver que leur niveau d'expression en anglais et de compréhension de cette langue est satisfaisant. Leur compétence linguistique est déterminée suivant l'échelle d'évaluation en matière de compétences linguistiques figurant à l'annexe III.
2. Les Etats membres peuvent, lorsqu'ils l'estiment nécessaire pour des raisons de sécurité, imposer des exigences linguistiques locales.
3. Le niveau exigé en application des paragraphes 1 et 2 est le niveau 4 de l'échelle d'évaluation en matière de compétences linguistiques figurant à l'annexe III.
4. Nonobstant le paragraphe 3, les Etats membres peuvent exiger le niveau 5 de l'échelle d'évaluation en matière de compétences linguistiques figurant à l'annexe III, en application des paragraphes 1 et/ou 2 dans les cas où les conditions opérationnelles d'exercice d'une qualification ou d'une mention donnée justifient un niveau supérieur pour des raisons de sécurité impératives. Cette exigence est objectivement justifiée, non discriminatoire, proportionnée et transparente.
5. La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation transparente et objective agréée par l'autorité nationale de surveillance.

Article 9

Mentions d'instructeur

La mention d'instructeur indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer la formation et la supervision sur un poste de travail, dans les limites de ses qualifications et mentions valides.

Article 10

Mentions d'unité

La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, groupe de secteurs ou poste de travail déterminés de la responsabilité d'un organisme des services du contrôle de la circulation aérienne.

Les Etats membres peuvent, s'ils le jugent nécessaire pour des raisons de sécurité, prévoir pour les titulaires d'une licence une limite d'âge à l'exercice des privilèges d'une mention d'unité.

*Article 11****Conditions de maintien des qualifications et proration de la validité des mentions***

1. La validité des mentions d'unité est d'une durée initiale de douze mois. Elle est prorogée de douze mois lorsque le prestataire de services de navigation aérienne apporte la preuve que:

- a) le candidat a exercé les privilèges de la licence pendant un nombre d'heures minimal au cours des douze mois précédents, comme indiqué dans le programme de compétence d'unité approuvé;
- b) la compétence du candidat a fait l'objet d'une évaluation conformément à la partie C de l'annexe II; et
- c) le candidat possède une attestation médicale valide.

Le nombre minimal d'heures de travail hors tâches d'instruction exigé pour la prorogation de la validité de la mention d'unité peut être réduit pour les instructeurs sur la position au prorata du temps consacré à la formation de stagiaires aux postes de travail pour lesquels la prorogation est demandée.

2. Lorsqu'une mention d'unité cesse d'être valide, un plan de formation en unité doit être accompli avec succès afin de rétablir la validité de la mention.

3. Le titulaire d'une qualification ou d'une mention de qualification qui n'a pas assuré des services du contrôle de la circulation aérienne associés à cette qualification ou mention de qualification pendant une période de quatre années consécutives ne peut commencer une formation en unité dans cette qualification ou mention de qualification qu'à l'issue d'une évaluation adéquate visant à déterminer s'il continue de remplir les conditions liées à cette qualification ou mention de qualification et après avoir satisfait à toutes les exigences en matière de formation qui découleraient de ladite évaluation.

4. La compétence linguistique des candidats fait l'objet d'une évaluation formelle à intervalles réguliers, excepté dans le cas de candidats ayant fait la preuve d'un niveau 6 de compétence.

Les intervalles ne sont pas supérieurs à trois ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 4 de compétence, ni à six ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 5 de compétence.

5. La mention d'instructeurs est valide pour une durée renouvelable de trente-six mois.

*Article 12****Attestations médicales***

1. Les attestations médicales sont délivrées par un organisme de l'autorité nationale de surveillance compétent dans le domaine médical ou un médecin examinateur agréé par l'autorité nationale de surveillance.

2. La délivrance des attestations médicales se fait en cohérence avec les dispositions de l'annexe I de la convention relative à l'aviation civile internationale et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne (normes „EURO Class 3“) fixées par Eurocontrol.

3. Les attestations médicales sont valides pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la date de l'examen médical jusqu'à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne atteignent l'âge de 40 ans, et pour une durée de douze mois au-delà de cet âge. L'attestation médicale peut être retirée à tout moment si l'état de santé du détenteur l'exige.

4. Les Etats membres veillent à ce que des voies de recours efficaces soient mises en place en y associant de manière appropriée des experts médicaux indépendants.

5. Les Etats membres font en sorte que des procédures soient mises en place pour traiter les cas d'aptitude médicale réduite et permettre aux titulaires d'une licence d'informer leurs employeurs lorsqu'ils constatent une dégradation de leur aptitude médicale ou qu'ils sont sous l'influence de toute substance psychotrope ou de tout médicament, risquant de les rendre incapables d'exercer les privilèges de la licence en toute sécurité et de façon adéquate.

Article 13

Homologation des organismes de formations

1. La prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris les procédures d'évaluation y afférentes, est soumise à une homologation par l'autorité nationale de surveillance.

2. Les exigences auxquelles il faut satisfaire pour obtenir l'homologation portent sur la compétence technique et opérationnelle, ainsi que sur la capacité à organiser des cursus de formation au sens du point 1 de l'annexe IV.

3. Les demandes d'homologation sont présentées aux autorités nationales de surveillance de l'Etat membre où se situe le principal organisme de formation demandeur ou, le cas échéant, son siège social.

Les autorités nationales de surveillance délivrent des agréments lorsque l'organisme de formation ayant présenté une demande satisfait aux conditions prévues au point 1 de l'annexe IV.

Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

4. Les homologations décrivent les informations visées au point 2 de l'annexe IV.

5. Les autorités nationales de surveillance s'assurent du respect des exigences et des conditions liées aux homologations. Si elles constatent que le titulaire d'une homologation ne satisfait plus à ces exigences ou conditions, elles prennent les mesures qui s'imposent, y compris éventuellement le retrait de l'homologation.

6. Un Etat membre reconnaît les homologations délivrées dans un autre Etat membre.

Article 14

Garantie de conformité avec les normes de compétence

1. Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne afin qu'ils exécutent leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, les Etats membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance supervisent et contrôlent leur formation.

Leurs tâches comprennent:

- a) la délivrance et le retrait des licences, qualifications et mentions pour lesquelles la formation et l'évaluation ont été suivies dans la zone de compétence de l'autorité nationale de surveillance;
- b) le maintien et la suspension de qualifications et de mentions dont les privilèges sont exercés sous la responsabilité de l'autorité nationale de surveillance;
- c) l'agrément des organismes de formation;
- d) l'agrément des cursus de formation, des plans de formation en unité et des programmes de compétence d'unité;
- e) l'agrément des examinateurs ou évaluateurs de compétence;
- f) la surveillance et le contrôle du système de formation;
- g) la mise en place de mécanismes de recours et de notification adéquats.

2. Les autorités nationales de surveillance fournissent les informations pertinentes et une assistance mutuelle aux autorités de surveillance nationales des autres Etats membres aux fins d'assurer l'application effective de la présente directive, en particulier dans les cas liés à la libre circulation des contrôleurs de la circulation aérienne au sein de la Communauté.
3. Les autorités nationales de surveillance veillent à ce que soit tenue à jour une base de données dans laquelle figurent les éléments relatifs aux compétences de tous les titulaires de licences de leur responsabilité et les dates de validité de leurs mentions. A cette fin, les unités opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne tiennent un registre des heures de travail effectuées sur les secteurs, le groupe de secteurs ou les postes de travail par chaque titulaire de licence travaillant dans l'unité et communiquent ces données aux autorités de surveillance nationales à leur demande.
4. Les autorités nationales de surveillance agréent les titulaires de licences habilités à exercer les fonctions d'examineur de compétence ou d'évaluateur de compétence pour la formation en unité et la formation continue. L'agrément est valide pour une période renouvelable de trois ans.
5. Les autorités nationales de surveillance contrôlent régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées dans la présente directive.
Outre ce contrôle régulier, les autorités nationales de surveillance peuvent procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en oeuvre effective de la présente directive et le respect des normes qu'elle contient.
6. Les autorités de surveillance nationales peuvent décider de déléguer l'ensemble ou une partie des tâches de contrôle et d'inspection visées au paragraphe 5 du présent article à des organismes reconnus conformément à l'article 3 du règlement (CE) No 550/2004.
7. Au plus tard le 17 mai 2011 et tous les trois ans par la suite, les Etats membres présentent à la Commission un rapport sur l'application de la présente directive.

Article 15

Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

1. Sous réserve de l'article 8, chaque Etat membre reconnaît les licences et les qualifications, mentions de qualifications et mentions linguistiques qui leur sont associées, délivrées par les autorités nationales de surveillance d'un autre Etat membre, ainsi que les attestations médicales qui y sont jointes, conformément aux dispositions de la présente directive. Un Etat membre peut cependant décider de reconnaître seulement les licences des titulaires qui ont atteint la limite d'âge minimale de 21 ans prévue à l'article 5, paragraphe 2, point a).
2. Lorsque le titulaire de la licence en exerce les privilèges dans un Etat membre autre que celui dans lequel la licence a été délivrée, il a le droit d'échanger sa licence contre une licence délivrée par l'Etat membre dans lequel les privilèges sont exercés, sans se voir imposer des conditions supplémentaires.
3. Aux fins de délivrer la mention d'unité demandée, les autorités nationales de surveillance demandent au candidat de remplir les conditions particulières liées à cette mention, en indiquant l'unité, le secteur ou le poste de travail. Lorsqu'il établit le plan de formation en unité, l'organisme de formation tient dûment compte des compétences acquises et de l'expérience du candidat.
4. Le plan de formation en unité décrivant la formation proposée pour le candidat est agréé par les autorités nationales de surveillance qui disposent d'un délai de six semaines à compter de la date de dépôt de la demande pour prendre une décision motivée, sans préjudice des retards résultants de tout recours éventuel. Dans leurs décisions les autorités nationales de surveillance veillent au respect des principes de non-discrimination et de proportionnalité.

*Article 16****Adaptation aux progrès techniques ou scientifiques***

A la lumière des progrès techniques ou scientifiques, la Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2, arrêter des modifications portant sur les qualifications visées à l'article 6, les mentions de qualification visées à l'article 7, les dispositions relatives aux attestations médicales prévues à l'article 12, paragraphe 3, ainsi que sur les annexes.

*Article 17****Comité***

1. La Commission est assistée par le comité du ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) No 549/2004.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.

*Article 18****Sanctions***

Les Etats membres établissent les règles régissant les sanctions applicables aux infractions aux dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive, et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en oeuvre. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les Etats membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 17 mai 2008 et l'informent dans les meilleurs délais de toute modification ultérieure de ces dernières.

*Article 19****Dispositions transitoires***

L'article 5, paragraphe 2, points a) et b), n'est pas applicable aux titulaires de licences de contrôleur de la circulation aérienne délivrées par les Etats membres avant le 17 mai 2008.

*Article 20****Transposition***

Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 17 mai 2008, à l'exception de l'article 8, pour lequel le délai est fixé au 17 mai 2010. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

*Article 21****Entrée en vigueur***

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 22***Destinataires**

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

FAIT à Strasbourg, le 5 avril 2006.

Par le Parlement européen

Le Président,

J. BORRELL FONTELLES

Par le Conseil

Le Président,

H. WINKLER

*

ANNEXE I

Spécifications applicables aux licences

Les licences délivrées par un Etat membre en vertu de la présente directive doivent être conformes aux spécifications suivantes:

1. Renseignements

1.1 Les renseignements suivants doivent figurer sur la licence, les éléments devant être traduits en anglais étant signalés par un astérisque:

- a) *dénomination de l'Etat ou de l'autorité délivrant la licence (en caractères gras);
- b) *titre de la licence (en caractères très gras);
- c) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence;
- d) nom complet du titulaire (si la langue nationale utilise un alphabet autre que l'alphabet romain, le nom doit également être libellé en caractères romains);
- e) date de naissance;
- f) nationalité du titulaire;
- g) signature du titulaire;
- h) *authentification pour les modalités et l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication:
 - i) des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques, mentions d'instructeur et mentions d'unité;
 - ii) des dates auxquelles ces mentions ont été octroyées pour la première fois;
 - iii) des dates d'expiration de la validité des mentions;
- i) signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance;
- j) cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence.

1.2. Une attestation médicale en cours de validité doit être jointe à la licence.

2. Support

Il convient d'utiliser du papier de première qualité ou un autre matériau satisfaisant, et les éléments mentionnés au point 1 doivent apparaître distinctement.

3. Couleur

3.1. Dans les cas où un matériau de même couleur est utilisé pour toutes les licences en matière d'aviation qui sont délivrées par un Etat membre, cette couleur doit être le blanc.

3.2. Dans les cas où les licences en matière d'aviation qui sont délivrées par un Etat membre contiennent une marque distinctive de couleur, la couleur de la licence de contrôleur de la circulation aérienne doit être le jaune.

*

ANNEXE II

Exigences en matière de formation

PARTIE A

**Exigences en matière de formation initiale applicables
aux contrôleurs de la circulation aérienne**

La formation initiale garantira que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux objectifs en matière de formation de base et de formation de qualification énoncés par les *Guidelines for air traffic controller Common Core Content Initial Training*, édition du 10 décembre 2004, d'Eurocontrol, afin que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de gérer la circulation aérienne d'une façon sûre, rapide et efficace.

La formation initiale couvrira les aspects suivants: droit aérien, gestion du trafic aérien, y compris les procédures d'opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne compréhension entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, facteurs humains, équipements et systèmes, environnement professionnel, sécurité et culture de la sécurité, systèmes de gestion de la sécurité, situations inhabituelles ou urgences, systèmes dégradés, connaissances linguistiques, incluant la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières devront être enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne, et à souligner les aspects relatifs à la sécurité. La formation initiale consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée sera fixée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent garantir que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de trafic complexe et dense, afin de faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale sera évaluée au moyen d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue.

PARTIE B

**Exigences en matière de formation en unité pour
les contrôleurs de la circulation aérienne**

Les plans de formation en unité exposeront en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l'unité sous la surveillance d'un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé décrira tous les éléments du système d'évaluation de la compétence, comprenant les modalités de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales. La formation en unité peut comporter certains éléments de la formation initiale qui sont spécifiquement liés aux conditions nationales.

La durée de la formation en unité sera fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées dans le cadre d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue, par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréées qui seront neutres et objectifs dans leur jugement. A cette fin, les autorités nationales de surveillance mettront en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

PARTIE C

**Exigences en matière de formation continue applicables
aux contrôleurs de la circulation aérienne**

Les qualifications et mentions d'unité inscrites sur les licences de contrôleur de la circulation aérienne seront maintenues valides par une formation continue agréée, comprenant une formation destinée à entretenir les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de mise à jour, une formation aux situations d'urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l'organisme de formation établira des programmes de compétence d'unité décrivant les processus, les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes devront être réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue sera arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement réalisé ou planifié de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne sera évaluée de manière adéquate au moins tous les trois ans. Le prestataire de services de navigation aérienne devra veiller à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licences dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

*

ANNEXE III

Exigences en matière de compétences linguistiques

Les exigences en matière de compétences linguistiques visées à l'article 8 sont applicables autant à l'utilisation des expressions conventionnelles qu'à celle du langage clair. Pour satisfaire aux exigences linguistiques, le candidat à une licence ou le titulaire d'une licence devra faire l'objet d'une évaluation et prouver qu'il a un niveau au moins équivalent au niveau opérationnel (niveau 4) de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figurant dans la présente annexe.

Les locuteurs compétents doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- a) pouvoir communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face;
- b) pouvoir s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels;
- c) pouvoir utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger les messages et pour détecter et résoudre les malentendus (par exemple pour vérifier, confirmer ou clarifier des informations) dans un contexte général ou professionnel;
- d) pouvoir traiter efficacement et assez facilement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal;
- e) pouvoir utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

*

Echelle d'évaluation des compétences linguistiques: niveaux „expert“, „avancé“ et „opérationnel“

Niveau	Prononciation <i>Utilise un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.</i>	Structure <i>Les structures grammaticales et phrastiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche.</i>	Vocabulaire	Aisance	Compréhension	Interactions
Expert 6	Même s'il est possible qu'ils soient influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation ne nuisent presque jamais à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont toujours bien maîtrisées.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur un grand nombre de sujets familiers ou peu connus. Le vocabulaire est idiomatique, nuancé et adapté au registre.	Peut parler longuement de façon naturelle et sans effort. Varie le débit pour obtenir un effet stylistique, par exemple pour insister sur un point. Utilise spontanément et correctement les marqueurs et les connecteurs du discours.	Comprend toujours bien dans presque tous les contextes et saisit les subtilités linguistiques et culturelles.	Interagit avec aisance dans presque toutes les situations. Saisit les indices verbaux et non verbaux et y répond adéquatement.
Avancé 5	Même s'ils sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, la prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation nuisent rarement à la facilité de compréhension.	Les structures complexes sont utilisées, mais présentent des erreurs qui altèrent parfois le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical suffisamment riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Utilise des paraphrases régulièrement et efficacement. Le vocabulaire est parfois idiomatique.	Peut parler longuement avec une relative aisance sur des sujets familiers, mais n'utilise pas nécessairement la variation du débit comme procédé stylistique. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs appropriés.	Comprend bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels. La compréhension est presque toujours bonne devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu. Comprend plusieurs variétés linguistiques (dialectes ou accents) ou registres.	Les réponses sont immédiates, appropriées et informatives. Gère efficacement la relation locuteur-auditeur.
Opérationnel 4	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, mais ne nuisent que parfois à la facilité de compréhension.	Les structures grammaticales et phrastiques de base sont utilisées de façon créative et sont généralement bien maîtrisées. Des erreurs peuvent se produire, notamment dans des situations inhabituelles ou imprévues, mais elles altèrent rarement le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical généralement assez riche et précis pour s'exprimer efficacement sur des sujets courants, concrets ou professionnels. Peut souvent utiliser des paraphrases dans des situations inhabituelles ou imprévues pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps avec un débit approprié. Peut parfois perdre la fluidité d'expression lors du passage des formules apprises à l'action spontanée, mais sans que cela nuise à l'efficacité de la communication. Peut utiliser les marqueurs et les connecteurs de façon limitée. Les mots de remplissage ne distraient pas l'attention.	Comprend bien la plupart des énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu, peut comprendre plus lentement ou avoir à demander des éclaircissements.	Les réponses sont généralement immédiates, appropriées et informatives. Amorce et soutient une conversation, même dans des situations imprévues. Réagit correctement lorsqu'un malentendu apparaît, en vérifiant, en confirmant ou en clarifiant l'information.

Niveau	Prononciation <i>Utilise un dialecte ou un accent intelligible pour la communauté aéronautique.</i>	Structure <i>Les structures grammaticales et phrasiques applicables sont déterminées par des fonctions linguistiques adaptées à la tâche.</i>	Vocabulaire	Aisance	Compréhension	Interactions
Pré-opérationnel 3	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent fréquemment à la facilité de la compréhension.	Les structures grammaticales et phrasiques de base associées à des situations prévisibles ne sont pas toujours bien maîtrisées. Les erreurs altèrent fréquemment le sens de l'information.	Possède un répertoire lexical souvent assez riche et précis pour s'exprimer sur des sujets concrets, concrets ou professionnels, mais le vocabulaire est limité et le choix de mots est souvent inapproprié. Est souvent incapable d'utiliser des paraphrases pour combler les lacunes lexicales.	Peut parler relativement longtemps, mais la formulation et les pauses sont souvent inappropriées. Les hésitations et la lenteur de traitement du langage peuvent nuire à l'efficacité de la communication. Les mots de remplissage distraient parfois l'attention.	Comprend souvent bien les énoncés portant sur des sujets courants, concrets ou professionnels, lorsque l'accent ou le parler utilisés sont suffisamment intelligibles pour une communauté internationale d'usagers. Peut avoir des problèmes de compréhension devant une difficulté linguistique, des complications ou un événement imprévu.	Les réponses sont parfois immédiates, appropriées et informatives. Peut amorcer et soutenir une conversation avec une relative aisance sur des sujets familiers ou dans des situations prévisibles. Réagit généralement de façon inappropriée dans des situations imprévues.
Élémentaire 2	La prononciation, l'accent tonique, le rythme et l'intonation sont influencés par la langue première ou par une variante régionale, et nuisent généralement à la facilité de la compréhension.	Maîtrise de façon limitée quelques structures grammaticales et phrasiques simples mémorisées.	Vocabulaire limité constitué de mots isolés ou d'expressions mémorisées.	Peut produire des énoncés mémorisés, isolés et très courts avec des pauses fréquentes. L'emploi de mots de remplissage pour chercher des expressions et articuler des mots moins familiers distraie l'attention.	La compréhension se limite à des locutions isolées et mémorisées, lorsqu'elles sont articulées lentement et distinctement.	Les réponses sont lentes et souvent mal adaptées à la situation. L'interaction se limite à de simples échanges courants.
Pré-élémentaire 1	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.	Maîtrise de la langue inférieure au niveau élémentaire.

*

ANNEXE IV

Exigences relatives aux homologations délivrées aux organismes de formation

1. La conformité avec les exigences visées à l'article 13 doit être établie par la preuve que les organismes de formation disposent du personnel et des équipements adéquats et exercent leur activité dans un environnement adapté pour dispenser les formations nécessaires à l'obtention ou au maintien de licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne. Plus particulièrement, les organismes de formation doivent:
 - a) disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies dans la présente directive;
 - b) disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée;
 - c) communiquer la méthode selon laquelle ils détermineront plus précisément le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, ainsi que les plans de formation en unité et les programmes de compétence d'unité; cela inclura le mode d'organisation des examens ou des évaluations. S'agissant des examens portant sur la formation initiale, y compris les formations en simulation, des informations détaillées sur les qualifications des examinateurs doivent être transmises;
 - d) apporter la preuve qu'il existe un système de gestion de la qualité permettant de contrôler si les procédures et systèmes devant garantir la conformité des services de formation fournis aux normes définies dans la présente directive sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés;
 - e) apporter la preuve que des fonds suffisants sont disponibles pour que les formations se déroulent conformément aux normes définies dans la présente directive et qu'une assurance dont la couverture est suffisante a été prévue pour les activités qu'ils mènent compte tenu de la nature des formations en question.
2. Les homologations doivent:
 - a) indiquer les autorités de surveillance nationales qui délivrent l'homologation;
 - b) indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation;
 - c) indiquer les types de services homologués;
 - d) contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1;
 - e) indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/07

N° 6056⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal
relatif aux qualifications et aux mentions associées aux
licences des contrôleurs de la circulation aérienne**

(23.3.2010)

L'objet des versions remaniées des projets de loi et de règlement grand-ducal sous rubrique est de transposer la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, laquelle directive vise à mettre en place des règles communautaires qui garantissent davantage de sécurité en améliorant les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne.

Il s'agit en l'espèce de versions remaniées qui font suite, comme le rappelle l'exposé des motifs, en premier lieu à la „mise en demeure des autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (No 2008/0471) pour non-transposition de la directive“, à laquelle a fait suite un avis motivé du 23 novembre 2009. En second lieu, les versions remaniées tirent les conséquences se dégageant de l'avis Conseil d'Etat du 18 décembre 2009 portant sur le projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne (projet de loi No 6056) et le projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, avis qui contient une opposition formelle contre l'agencement général du projet de loi et en particulier du projet de règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce avait avisé les projets initiaux précités¹. Comme l'indique l'exposé des motifs des présents projets de loi et de règlement grand-ducal, „les versions remaniées (...) font droit [à des] oppositions formelles du Conseil d'Etat“ auxquelles la Chambre de Commerce se range volontiers.

Les principales critiques du Conseil d'Etat ont trait à l'obligation d'insérer dans le projet de loi, et non dans un projet de règlement grand-ducal des „dispositions qui concernent pour l'essentiel les critères et les conditions de délivrance, du maintien et du retrait des licences et partant les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession“ ainsi que, plus généralement, toutes les dispositions relatives aux définitions réglementaires. Les projets sous avis répondent aux critiques ainsi énoncées des projets initiaux de ce point de vue.

Pour le reste, la Chambre de Commerce renvoie à son avis précité quant aux dispositions de fond des projets remaniés. Elle invite par ailleurs les rédacteurs des projets sous rubrique à revoir l'énoncé du titre du projet de loi.

*

¹ Cf. avis afférent du 7 octobre 2009.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer, sous réserve de la prise en compte de ses observations initiales, son accord au projet de loi et au projet de règlement grand-ducal sous avis.

6056/08

N° 6056⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

**sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal
relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences
des contrôleurs de la circulation aérienne**

(15.4.2010)

Par lettre du 1er mars 2010, Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis une version remaniée du projet de loi et du projet de règlement sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés (CSL).

*

1. OBJET DE LA RESAISINE

1. Les textes sous objet sont des versions remaniées du projet de loi No 6056 ainsi que de son règlement grand-ducal d'exécution dont la CSL a été saisie en date du 4 juin 2009 et sur lesquels elle a rendu son avis 44/2009 du 15 octobre 2009.

2. Le Conseil d'Etat dans son avis du 18 décembre 2009 s'est opposé formellement à l'adoption des projet de loi et projet de règlement grand-ducal précités alors qu'ils sont en contradiction sur plusieurs points aux préceptes de la Constitution.

3. La CSL se doit de constater que le gouvernement n'a fait que déplacer certaines des dispositions qui ont figuré initialement dans le projet de règlement grand-ducal dans le projet de loi sans pour autant toucher à leur teneur.

*

2. L'AVIS INITIAL DE LA CSL GARDE TOUTE SA VALEUR

4. Force est également de constater que les revendications de fond formulées par la CSL dans son avis initial 44/2009 du 15 octobre 2009 n'ont pas été intégrées dans les présents projets de loi et de règlement grand-ducal.

5. Voilà pourquoi elle tient à renvoyer le gouvernement à l'avis initial précité qui continue à garder toute sa valeur dans le contexte des présents projets de loi et de règlement grand-ducal lui soumis et l'enjoint à en tenir compte dans la mouture définitive du présent texte de loi.

6. A titre subsidiaire, la CSL se permet d'analyser le bien-fondé des moyens soulevés par le Conseil d'Etat et, le cas échéant, de vérifier si ceux-ci ont bien été intégrés dans le texte de loi.

*

3. LES MODIFICATIONS APPORTEES AUX PRESENTS PROJETS DE LOI ET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

3.1. Quant à l'intégration des dispositions concernant les critères et les conditions de la délivrance, du maintien et du retrait des licences dans le projet de loi

7. La CSL juge pertinente la remarque du Conseil d'Etat qui a soulevé l'inconstitutionnalité des dispositions ayant trait aux conditions de délivrance, du maintien et du retrait des licences du fait qu'elles figuraient dans un projet de règlement grand-ducal et non pas, comme l'exigent les articles 11, paragraphes 5 et 6 ainsi que l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution, dans un projet de loi.

8. Il y a lieu de constater que le législateur a suivi le Conseil d'Etat et intégré ces dispositions dans le projet de loi.

3.2. Quant à l'intégration des définitions de la terminologie employée dans le projet de loi

9. Comme les définitions de la terminologie employée constituent un tout indissociable avec les dispositions concernant les critères et les conditions de la délivrance, du maintien et du retrait des licences, il n'est que logique que les premières trouvent également leur place dans le projet de loi et non pas dans le projet de règlement grand-ducal.

3.3. Quant aux conditions et modalités de perception et d'application des redevances

10. A titre principal, la CSL tient à répéter sa revendication formulée dans son avis initial 44/2009 dans lequel elle a notamment retenu qu'„*en créant une carrière spécifique de droit public pour les contrôleurs de la circulation aérienne (telle que revendiquée par notre chambre), le paiement à charge du contrôleur de la „redevance“ pour la délivrance/la prorogation d'une licence ou l'inscription d'une ou de plusieurs qualifications n'a plus de raison d'être alors qu'on voit mal faire payer le fonctionnaire pour obtenir, respectivement garder son diplôme qu'il met à la disposition de son employeur*“.

11. A titre subsidiaire et pour autant qu'il ne soit pas tenu compte de la revendication de notre chambre afin de supprimer la redevance à charge des contrôleurs, elle partage le point de vue du Conseil d'Etat selon lequel les montants des taxes doivent être intégrés dans le projet de loi et non pas dans le projet de règlement grand-ducal, malgré le fait que l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne prévoit une base légale dans la mesure où il fixe le montant maximal de la redevance ou de la taxe à 50.000 €.

12. Selon la CSL, ce montant maximal prévu par la loi n'est toutefois pas en relation avec les montants des taxes prévus à l'article 11 du projet de règlement grand-ducal (article 18 initial) alors que ceux-ci se situent entre 25 € et 1.000 €. En d'autres mots, si les montants des taxes prévus à l'article 11 du projet de règlement grand-ducal ne sont pas intégrés dans la loi, ceci permettra au gouvernement de les augmenter continuellement – à son gré et sans avoir besoin de soumettre sa décision au parlement – sachant bien qu'une telle pratique du gouvernement pourra perdurer pendant des années jusqu'à atteindre le seuil maximal de 50.000 € et amener le gouvernement à modifier la loi.

3.4. Quant à l'intégration de l'allocation d'une prime dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la Navigation Aérienne (ANA)

13. A titre principal, la CSL renvoie à son avis initial 44/2009 dans lequel elle a revendiqué la création d'une carrière spécifique pour les contrôleurs de la navigation aérienne et sa consécration dans le présent projet de loi.

14. Ne pas créer une telle carrière dans le cadre de la transposition de la directive 2006/23/CE serait nier l'importance du rôle joué par les contrôleurs aériens dans la sécurité du ciel européen en général et du ciel luxembourgeois en particulier.

15. A titre subsidiaire et pour autant qu'une telle carrière spécifique ne serait pas intégrée dans le projet de loi, elle partage toutefois l'avis du législateur d'intégrer la prime de formation aéronautique plutôt dans le présent projet de loi – consacré spécifiquement aux contrôleurs de la navigation aérienne – que dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, comme préconisé par le Conseil d'Etat.

3.5. Quant à l'introduction de sanctions disciplinaires au lieu de sanctions administratives

16. Si le Conseil d'Etat a soulevé à juste titre qu'une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné qu'elles ne bénéficient pas de la personnalité juridique, il y a lieu de souligner toutefois que l'ANA autant que la Direction de l'Aviation Civile (DAC) peuvent recourir à des tierces personnes pour l'exécution de leurs missions, hypothèse dans laquelle des sanctions administratives seraient adaptées.

17. L'impossibilité de prononcer des sanctions administratives n'existerait qu'à l'égard d'entités faisant partie intégrante de l'Etat comme l'ANA et la DAC. Dans une telle hypothèse, il serait envisageable, comme le fait remarquer le Conseil d'Etat, d'appliquer des sanctions disciplinaires à l'égard des agents travaillant pour une administration de l'Etat.

18. Voilà pourquoi notre chambre propose, sous réserve de respecter le principe de l'égalité devant la loi, de prévoir à la fois des sanctions disciplinaires pour les prestataires de services relevant de l'Etat et des sanctions administratives pour tout prestataire de services ne relevant pas de l'Etat.

*

19. Notre chambre ne peut donner son aval aux présents projets de loi et de règlement grand-ducal que s'il est tenu compte de ses revendications formulées tant dans son avis initial 44/2009 du 15 octobre 2009 que de celles formulées dans le présent avis.

Luxembourg, le 15 avril 2010

Pour la Chambre des Salariés,

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/09

N° 6056⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(4.5.2010)

Par dépêche en date du 10 mars 2010, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat une version remaniée du projet de loi sous rubrique, élaborée par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Cette version tient compte, d'après les auteurs, des observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 18 décembre 2009.

Le Conseil d'Etat réitère ses regrets exprimés dans ledit avis du 18 décembre 2009 quant à l'absence d'un tableau de concordance alors que les dispositions de la directive se trouvent être réparties sur deux textes de transposition en droit national.

L'avis de la Chambre de commerce est parvenu au Conseil d'Etat par dépêche du 12 avril 2010.

Le Conseil d'Etat se dispense de revenir aux considérations générales de son premier avis et passe immédiatement à l'examen des articles du projet de loi remanié.

Il estime que c'est par inadvertance que les auteurs parlent d'avant-projet de loi, et partant admet qu'il s'agit bien d'un projet de loi.

*

EXAMEN DES ARTICLES*Article 1er*

Le Conseil d'Etat propose d'omettre les deuxième et troisième alinéas de l'article sous revue alors qu'ils ne contiennent aucun élément normatif.

Article 2

Cet article tient compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans son premier avis du 18 décembre 2009, en reprenant les définitions prévues par la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne dans le texte de la loi au lieu de les reprendre dans le règlement d'exécution.

Le Conseil d'Etat se demande toutefois pourquoi les définitions reprises sous les points b) et m) du projet de loi ne désignent pas de manière précise le prestataire de services de navigation aérienne (point b)) et l'organisme de formation (point m)) qui sont appelés à exercer leurs compétences au Luxembourg? En outre, il y a lieu de compléter le point m) par les termes „(ci-après dénommée „la DAC“)“ à la suite des termes „Direction de l'Aviation civile“.

Par souci de lisibilité du texte, le Conseil d'Etat propose encore de reformuler le point d) de l'article 2 sous examen qui se lira comme suit:

„d) „licence“: un certificat qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte;“.

Enfin, il y a lieu de reformuler le point p) du présent article, alors qu'une personne (examinateur, évaluateur) ne peut pas être une chose abstraite (autorisation). Le point p) se lira comme suit:

„p) „examinateur (*assessor*)“, „évaluateur“: personne titulaire de l'autorisation établie par la DAC qui indique son aptitude à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;“.

Article 3

Le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du premier alinéa par le texte suivant:

„La DAC est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.“

Il propose encore de libeller le début de l'alinéa 2 comme suit:

„La DAC est aussi compétente pour: ...“

Articles 4 à 6

Sans observation.

Article 7

Le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que soit prévu un recours en réformation à l'encontre des décisions prises par la DAC dans le cadre de l'article sous revue. En effet, ces décisions risqueront de relever de la matière pénale au sens de l'article 6.1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme, étant donné qu'elles ne tendent pas à la réparation pécuniaire du préjudice, mais visent pour l'essentiel à punir. La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme admet qu'une sanction imposée par l'administration ne se heurte pas à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme pour autant que l'administré puisse saisir de toute décision prise à son encontre un organe judiciaire de pleine juridiction qui a la „compétence pour se pencher sur toutes les questions de fait et de droit pertinentes pour le litige dont il se trouve saisi“. Un recours en annulation n'offre toutefois pas les garanties de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Il y a donc lieu d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 5 de l'article sous examen, libellé comme suit:

„Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.“

Le Conseil d'Etat doit encore s'opposer formellement à l'encontre du paragraphe 6 de l'article 7, en ce que celui-ci délègue à un règlement ministériel la fixation des modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations de la future commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne. En effet, d'après l'article 36 de la Constitution, le pouvoir réglementaire d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc.

Le paragraphe 10 de l'article 7 est à supprimer comme ne répondant pas aux règles contentieuses ordinaires en matière administrative. En effet, le juge administratif n'a pas pour compétence de prononcer des mainlevées judiciaires.

Article 8

Sans observation.

Article 9

L'article sous examen détermine l'autorité compétente, en l'occurrence la DAC, pour gérer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant les formations destinées aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Le Conseil d'Etat ne saurait accorder la dispense du second vote constitutionnel dans la mesure où il est prévu que les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait desdits agréments sont définies par règlement grand-ducal. En effet, le fait de prévoir un agrément dont les conditions seraient fixées par voie de règlement grand-ducal pour les personnes autorisées à dispenser des cours de formation risque de heurter le principe de la liberté de commerce érigé en matière réservée à la loi par la Constitution (article 11(6) de la Constitution).

Article 10

L'article 10 a trait aux dispositions régissant la prime de formation à allouer aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien.

Le Conseil d'Etat renvoie dans ce contexte à ses observations formulées dans son avis du 18 décembre 2009:

„Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens en plus de leur traitement de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale. Quant à la forme, il estime que ces dispositions auraient dû trouver leur place dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.“

Article 11

L'article sous revue donne la faculté au ministre de prononcer des amendes à l'encontre „de tout prestataire de services de la navigation aérienne“. Le Conseil d'Etat renvoie encore à son avis du 18 décembre 2009, où il avait porté l'attention des auteurs du projet de loi sur le problème inhérent de ce système, et il avait proposé de recourir au système des sanctions disciplinaires plutôt qu'au système des peines d'amendes. L'avis du Conseil d'Etat était formulé comme suit:

„Il tient finalement à relever que les sanctions administratives prévues par le projet de loi correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or, les services visés par le texte sous avis sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne. Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires, d'ailleurs déjà existant dans la Fonction publique, aux agents enfreignant la loi. Le système de sanctions inventé par les auteurs du projet sous examen n'est de toute façon pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.“

Article 12

Le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au maintien de l'article 12 du projet sous avis dans sa formulation actuelle. En effet, le renvoi à des règlements grand-ducaux dans un texte de loi ne respecte pas le principe de la hiérarchie des normes, qui interdit de se référer dans une norme supérieure à des sources de droit d'un niveau inférieur.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat ne peut pas non plus marquer son accord avec le texte en projet en ce qu'il contrevient aux prescriptions de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article, que les auteurs du projet sous examen, en recourant à la formule „Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 ...“ n'entendent pas écarter, dispose que „Aux fins de garantir la confidentialité des informations ..., aucune action ... disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, sauf dans les cas de négligence grave“. A l'époque, cette disposition avait été motivée comme suit: „La rédaction de l'article 42, paragraphe 2, reprend textuellement le libellé suggéré par le Ministère de la Justice en faveur d'une protection accrue des salariés en cas de notifications d'événements visés par le champ d'application de la directive (CE) No 2003/42 précitée.“ (Doc. parl. No 5273⁷, p. 26). Le Conseil d'Etat n'entrevoit pas de raison pertinente pour limiter cette protection dans le présent cadre. Le prédit article permet d'ailleurs l'utilisation des informations en question dans l'hypothèse d'un retrait ou de la suspension se fondant sur une négligence grave.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 mai 2010.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/10

N° 6056¹⁰**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal
relatif aux qualifications et mentions associées aux licences
des contrôleurs de la circulation aérienne**

(30.4.2010)

Par sa lettre du 1er mars 2010, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet des projets repris sous rubrique.

Les textes sous avis, qui sont des versions remaniées des projets de loi et de règlement grand-ducal soumis pour avis à la Chambre des Métiers en date du 3 juin 2009, ont pour objet de transposer la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Etant donné que l'artisanat n'est pas directement concerné par les dispositions des projets en question, la Chambre des Métiers n'a pas de remarques particulières à formuler et peut marquer son accord aux projets sous rubrique.

Luxembourg, le 30 avril 2010

*Pour la Chambre des Métiers,**Le Directeur,*
Paul ENSCH*Le Président,*
Roland KUHN

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/11

N° 6056¹¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (4.6.2010).....	1
2) Texte coordonné.....	4

*

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

(4.6.2010)

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 du Développement durable lors de sa réunion du 2 juin 2010.

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 du Développement durable a faites siennes.

*

Remarques préliminaires

Suite à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 4 mai 2010, la Commission du Développement durable souhaite faire siennes plusieurs observations émises par la Haute Corporation. Il s'agit des observations concernant les alinéas 2 et 3 de l'article 1er, les points d), m) et p) de l'article 2, les alinéas 1 et 2 de l'article 3, les paragraphes 5, 6 et 10 de l'article 7, l'alinéa 2 de l'article 9, ainsi que l'article 12.

En ce qui concerne les quatre oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat, il convient de noter que seule celle concernant l'article 9 donne lieu à un amendement.

Deux amendements supplémentaires sont proposés au niveau de l'article 7 afin de préciser la nature des faits qui peuvent engendrer un retrait, un refus de délivrance ou une suspension des licences par l'autorité compétente.

En outre, la commission parlementaire tient à signaler qu'elle a décidé de maintenir tel quel le libellé de l'article 11. En effet, s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le

cas pour tout autre prestataire de service tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie de l'espace aérien luxembourgeois est délégué à Belgocontrol et à Eurocontrol qui disposent d'une personnalité juridique distincte. De plus, tout le cadre législatif du ciel unique européen est basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services. Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel „*si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat*“. Etant donné que le retrait du certificat équivaut à une paralysie du trafic aérien et ne devrait constituer qu'une mesure de dernier ressort, le recours à des amendes administratives est jugé approprié.

*

Amendement I portant sur l'article 7, paragraphe 2

L'article 7, paragraphe (2) e), est remplacé par le libellé qui suit:

„e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.“

Commentaire de l'amendement I

Le libellé actuel de l'article 7 paragraphe (2) e), du projet de loi s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Etant donné que le libellé actuel est, d'un côté, imprécis en reprenant les termes „infractions à la sécurité des personnes et des biens“ et, d'un autre côté, risque d'inclure parmi les raisons justifiant un retrait ou un refus du renouvellement des infractions, notamment civiles, sans lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien, il est proposé d'agencer le libellé actuel pour n'inclure que les infractions „pénales“ ayant un lien avec la réglementation aérienne et de supprimer la référence aux „infractions à la sécurité des personnes et des biens“.

*

Amendement II portant sur l'article 7, paragraphe 3

L'article 7, paragraphe (3) b), est remplacé par le libellé qui suit:

„b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;“

Commentaire de l'amendement II

Le libellé actuel de l'article 7, paragraphe (3) b), s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Le libellé actuel est imprécis en ne précisant pas que les faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pris en compte pour décider une suspension de la validité d'une licence, d'une mention ou d'une qualification, doivent avoir un lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien. Il est proposé d'agencer le libellé dans ce sens en y insérant les termes „en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien“.

*

Amendement III portant sur l'article 9

L'alinéa 1 est renuméroté en paragraphe (1) et l'alinéa 2 est remplacé par les paragraphes (2) à (7) suivants:

„(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC

supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

(3) Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.

(4) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

(5) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.

(6) La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'Annexe III de la présente loi.

(7) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) No 2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi. "

Commentaire de l'amendement III

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article dans sa teneur actuelle, dans la mesure où il est prévu que les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments sont définies par règlement grand-ducal. En effet, le fait de prévoir un agrément dont les conditions seraient fixées par voie de règlement grand-ducal pour les personnes autorisées à dispenser des cours de formation risque de heurter le principe de la liberté de commerce érigé en matière réservée à la loi par l'article 11(6) de la Constitution.

La Commission du Développement durable décide de donner suite à l'observation du Conseil d'Etat en relevant au niveau de la loi les dispositions qui figuraient auparavant dans l'article 10 du projet de règlement grand-ducal d'exécution. Il est à noter que, étant donné que ces dispositions se trouvaient à l'origine du règlement grand-ducal d'exécution accompagnant le projet de loi 6056, ces dispositions doivent en être supprimées et l'actuelle annexe II du projet de règlement grand-ducal deviendra l'annexe III de la future loi.

*

Amendement IV portant suppression de l'article 12

La Commission du Développement durable décide de biffer l'article 12.

Commentaire de l'amendement IV

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au maintien de l'article 12 dans sa formulation actuelle, car le renvoi à des règlements grand-ducaux dans un texte de loi ne respecte pas le principe de la hiérarchie des normes. Par ailleurs, le Conseil d'Etat ne peut pas non plus marquer son accord avec le texte en ce qu'il contrevient aux prescriptions de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article dispose que „Aux fins de garantir la confidentialité des informations ..., aucune action ... disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'évènements, sauf dans les cas de négligence grave“. Le Conseil d'Etat ne voit pas de raison de limiter cette protection dans le présent cadre.

Face à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide la suppression de l'article 12. En effet, cet article n'est pas requis par la directive 2006/23/CE et risque d'induire en

confusion par rapport à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui précise clairement le cadre de protection dont bénéficie la personne en cas d'infractions involontaires signalées à l'autorité conformément à la réglementation applicable. Il convient de rappeler que l'objectif du législateur n'était aucunement de restreindre l'application de l'article 42 précité mais simplement d'établir un lien avec la réglementation applicable en matière de notification obligatoire d'incidents.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais pour que le projet de loi, revêtant un certain caractère d'urgence, puisse être soumis au vote de la Chambre des Députés encore avant les vacances d'été.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

*

TEXTE COORDONNE

(Les amendements proposés par la Commission du Développement durable sont repris en gras et soulignés; les propositions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées)

PROJET DE LOI

relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par- lement européen et du Conseil concernant une licence commu- nautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Art. 1er. *Champ d'application et objectif*

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

La présente loi a pour objet la mise en œuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Art. 2. *Définitions*

Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par:

- a) „service du contrôle de la circulation aérienne“: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;
- b) „prestataire de services de navigation aérienne“: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- c) „circulation aérienne générale“: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;

- d) „licence“: un certificat qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu’il comporte;
- e) „qualification“: l’inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l’une des qualifications suivantes:
1. contrôle d’aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV);
 2. contrôle d’aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI);
 3. contrôle d’approche aux procédures (approach control procedural – APP);
 4. contrôle d’approche de surveillance (approach control surveillance – APS);
 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP);
 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS);
- f) „mention de qualification“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question;
- g) „mention d’unité“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l’indicateur d’emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;
- h) „mention linguistique“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;
- i) „mention d’instructeur“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position;
- j) „indicateur d’emplacement OACI“: le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l’OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d’une station fixe aéronautique;
- k) „secteur“: une partie d’une zone de contrôle et/ou une partie d’une région et/ou d’une région supérieure d’information de vol;
- l) „formation“: l’ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur stagiaire;
 2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;
 4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l’inscription d’une mention d’instructeur;
 5. une formation d’examineur et/ou d’évaluateur;
- m) „organisme de formation“: une organisation qui a été homologuée par la Direction de l’Aviation Civile (ci-après dénommée „la DAC“) en vue d’organiser un ou plusieurs types de formation;
- n) „programme de compétence d’unité“: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l’unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
- o) „plan de formation en unité“: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l’unité sous la surveillance d’un instructeur sur la position;
- p) „examineur (assessor)“, „évaluateur“: personne titulaire de l’autorisation établie par la DAC qui indique son aptitude à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;
- q) „OACI“: Organisation de l’Aviation Civile Internationale;
- r) „OJTI (on the job training instructor)“: instructeur de formation sur la position.

Art. 3. Autorité nationale de surveillance

La DAC est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.

La DAC est aussi l'autorité compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;
- b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions;
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 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. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne:

- a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale;
- b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur 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;
- b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi;
- c) être en possession d'une attestation médicale valide;

d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.

Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 21 ans;
- b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité;
- c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi;
- d) être en possession d'une attestation médicale valide;
- e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation **judiciaire pénale** devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne ~~ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.~~

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;

- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves **en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien** pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ~~ministériel~~ grand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

~~(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.~~

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal:

- a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal;
- c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation

(1) La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

(3) Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.

(4) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

(5) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.

(6) La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'Annexe III de la présente loi.

(7) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) No 2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi.

Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente,

la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.

L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

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

Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements

~~Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile prend en compte les dispositions du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile si elle procède à la suspension ou au retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions associées dans les cas de notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal précité du 8 mai 2007.~~

*

ANNEXE I

Spécifications applicables aux licences

1) Renseignements figurant sur la licence

(Les éléments devant être traduits en anglais étant signalés par un astérisque)

- a) *dénomination de l'Etat ou de l'autorité délivrant la licence (en caractères gras);
- b) *titre de la licence (en caractères très gras);
- c) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence;
- d) nom complet du titulaire (si la langue nationale utilise un alphabet autre que l'alphabet romain, le nom doit également être libellé en caractères romains);
- e) date de naissance;
- f) nationalité du titulaire;
- g) signature du titulaire;
- h) *authentification pour les modalités et l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication:
 - i) des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques, mentions d'instructeur et mentions d'unité;
 - ii) des dates auxquelles ces mentions ont été octroyées pour la première fois;
 - iii) des dates d'expiration de la validité des mentions;
- i) signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance;
- j) cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence;
- k) une attestation médicale en cours de validité doit être jointe à la licence.

2) Support

Il convient d'utiliser du papier de première qualité ou un autre matériau satisfaisant, et les éléments mentionnés au point 1 doivent apparaître distinctement.

3) Couleur

La couleur de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et du contrôleur stagiaire de la circulation aérienne est le jaune.

*

ANNEXE II

Exigences en matière de formation

1) PARTIE A

Exigences en matière de formation initiale applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

La formation initiale garantira que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux objectifs en matière de formation de base et de formation de qualification énoncés par les „Guidelines for Air traffic controller Common Core Content Initial Training“, édition du 10 décembre 2004 sinon la dernière édition en vigueur, d’Eurocontrol, afin que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de gérer la circulation aérienne d’une façon sûre, rapide et efficace.

La formation initiale couvrira les aspects suivants: droit aérien, gestion du trafic aérien, y compris les procédures d’opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne compréhension entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, facteurs humains, équipements et systèmes, environnement professionnel, sécurité et culture de la sécurité, systèmes de gestion de la sécurité, situations inhabituelles ou urgences, systèmes dégradés, connaissances linguistiques, incluant la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières devront être enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne, et à souligner les aspects relatifs à la sécurité. La formation initiale consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée sera fixée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent garantir que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de trafic complexe et dense, afin de faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale sera évaluée au moyen d’examens adéquats ou d’un système d’évaluation continue.

2) PARTIE B

Exigences en matière de formation en unité pour les contrôleurs de la circulation aérienne

Les plans de formation en unité exposeront en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l’unité sous la surveillance d’un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé décrira tous les éléments du système d’évaluation de la compétence, comprenant les modalités de travail, l’évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales.

La formation en unité peut comporter certains éléments de la formation initiale qui sont spécifiquement liés aux conditions nationales. La durée de la formation en unité sera fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées dans le cadre d’examens adéquats ou d’un système d’évaluation continue, par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréés qui seront neutres et objectifs dans leur jugement. A cette fin, les autorités nationales de surveillance mettront en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

3) PARTIE C

Exigences en matière de formation continue applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

Les qualifications et mentions d’unité inscrites sur les licences de contrôleur de la circulation aérienne seront maintenues valides par une formation continue agréée, comprenant une formation

destinée à entretenir les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de mise à jour, une formation aux situations d'urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l'organisme de formation établira des programmes de compétence d'unité décrivant les processus, les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes devront être réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue sera arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement réalisé ou planifié de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne sera évaluée de manière adéquate au moins tous les trois ans. Le prestataire de services de navigation aérienne devra veiller à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licences dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

*

ANNEXE III

Exigences relatives aux homologations délivrées aux organismes de formation

- 1) La conformité avec les exigences visées à l'article 10 doit être établie par la preuve que les organismes de formation disposent du personnel et des équipements adéquats et exercent leur activité dans un environnement adapté pour dispenser les formations nécessaires à l'obtention ou au maintien de licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne. Plus particulièrement, les organismes de formation doivent:
 - a) disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies dans la présente directive;
 - b) disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée;
 - c) communiquer la méthode selon laquelle ils détermineront plus précisément le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, ainsi que les plans de formation en unité et les programmes de compétence d'unité; cela inclura le mode d'organisation des examens ou des évaluations. S'agissant des examens portant sur la formation initiale, y compris les formations en simulation, des informations détaillées sur les qualifications des examinateurs doivent être transmises;
 - d) apporter la preuve qu'il existe un système de gestion de la qualité permettant de contrôler si les procédures et systèmes devant garantir la conformité des services de formation fournis aux normes définies dans la présente directive sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés;
 - e) apporter la preuve que des fonds suffisants sont disponibles pour que les formations se déroulent conformément aux normes définies dans la présente directive et qu'une assurance, dont la couverture est suffisante, a été prévue pour les activités qu'ils mènent compte tenu de la nature des formations en question.
- 2) Les homologations doivent:
 - a) indiquer les autorités de surveillance nationales qui délivrent l'homologation;
 - b) indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation;
 - c) indiquer les types de services homologués;
 - d) contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1);
 - e) indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.

6056/12

N° 6056¹²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(29.6.2010)

Par dépêche en date du 4 juin 2010, le Président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat, sur la base de l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, d'une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 2 juin 2010. Au texte des amendements étaient joints des commentaires ainsi qu'un texte coordonné du projet de loi.

Les quatre amendements proposés par la commission parlementaire, ensemble avec les propositions de texte formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 4 mai 2010 et reprises dans le projet sous avis, tiennent compte de la plupart des observations du Conseil d'Etat, et notamment de ses oppositions formelles.

Toutefois, le Conseil d'Etat tient à signaler que le renvoi de la nouvelle annexe III (annexe II du projet de règlement grand-ducal) doit être adapté. Il y a lieu de lire, sous le point 1) de ladite annexe „visées à l'article 9“, au lieu de „visées à l'article 10“.

Aussi, y a-t-il lieu de remplacer les termes „aux normes définies dans la présente directive“ par ceux de „dans la présente loi“ à l'endroit des lettres a) et d) du point 1) de la nouvelle annexe III.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'autres observations à formuler.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 29 juin 2010.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056/13

N° 6056¹³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(7.7.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi 6056 a été déposé le 12 juin 2009 par Monsieur le Ministre des Transports. Le texte du projet était accompagné d'un projet de règlement grand-ducal, des textes de cinq annexes, d'un exposé des motifs commun, d'un commentaire des articles ainsi que de la fiche financière afférente.

Lors de la réunion du 23 septembre 2009, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur.

Les Chambres professionnelles ont émis leur avis dans l'ordre suivant: la Chambre des Métiers le 15 juillet 2009, la Chambre de Commerce le 7 octobre 2009, la Chambre des Salariés le 15 octobre 2009 et la Chambre des Fonctionnaires et employés publics le 12 novembre 2009.

L'avis du Conseil d'Etat est intervenu le 18 décembre 2009.

Le 10 mars 2010, une série d'amendements gouvernementaux a été transmise à la Haute Corporation.

La Chambre de Commerce a avisé les amendements gouvernementaux le 23 mars 2010, la Chambre des Salariés le 15 avril 2010 et la Chambre des Métiers le 30 avril 2010.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 4 mai 2010 a été analysé par la commission parlementaire au cours de la réunion du 2 juin 2010.

Suite à l'avis complémentaire de la Haute Corporation, la commission parlementaire a arrêté lors de sa réunion du 2 juin 2010 une série d'amendements qui furent transmis par dépêche du Président de la Chambre des Députés au Conseil d'Etat pour avis le 4 juin 2010.

Au cours de sa réunion du 7 juillet 2010, la Commission du Développement durable a examiné le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat du 29 juin 2010. Elle a ensuite adopté le présent rapport.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi a pour objet de transposer en droit national les principes directeurs commandés par la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. Un règlement grand-ducal accompagne et précise les dispositions générales fixées par le présent projet de loi.

*

III. CONSIDERATIONS GENERALES

L'espace aérien européen demeure un des espaces de circulation les plus encombrés du monde. A l'heure actuelle, la fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne en îlots nationaux de règles nationales, de procédures, de marchés et de niveaux de performance constitue le principal obstacle à des progrès dans ce secteur. Il est dès lors important d'harmoniser les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Dans ce contexte, le paquet „Ciel unique européen“ veut remédier à cette fragmentation par un nombre d'initiatives. L'une d'elles est la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettant la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de sécurité plus élevés.

La mise en œuvre de la législation relative au Ciel unique européen exige l'élaboration d'une législation plus détaillée, portant notamment sur la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, comme le prévoit l'article 5 du 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, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

L'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la circulation aérienne. La création de normes de compétence communautaires réduit également la fragmentation dans ce domaine, ce qui se traduit par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne.

Le présent projet de loi se fonde sur les normes internationales existantes en matière de contrôle aérien. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris des exigences linguistiques.

L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), créée par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, a adopté les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol, désignées communément par l'acronyme ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*). Conformément à l'article 4 du règlement (CE) No 550/2004, la directive 2006/23/CE élargie a transposé en droit communautaire les exigences prévues par l'ESARR 5 relative aux contrôleurs de la circulation aérienne.

La présente loi transpose par conséquent en droit national, tant les exigences communautaires qu'internationales (*ESARR 5* d'Eurocontrol et *l'Annexe 1* à la Convention relative à l'aviation civile internationale – licences du personnel), en matière de licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Au Grand-Duché de Luxembourg, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), créée par la loi du 21 décembre 2007 est la seule entité opérationnelle qui emploie des contrôleurs de la circulation aérienne.

EUROCONTROL a établi en 1969 un centre de formation, l'IANS (*Institute for air navigation services*) au plateau de Kirchberg, dont la finalité première réside en la fourniture de cycles de formation initiale et continue aux Etats membres dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne. L'institut de formation ayant son principal établissement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il y a lieu de l'englober dans le cadre légal mis en avant par la directive 2006/23/CE, puisque l'entité concernée sera supervisée par l'autorité de surveillance luxembourgeoise, à savoir la Direction de l'Aviation Civile.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle répond à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE: impartialité et indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

Hormis le cadre spécifique prévu pour les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, il y a lieu de mentionner que la DAC, en parallèle, a été formellement désignée comme autorité nationale de surveillance du Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre du Ciel unique européen en février 2005 (cf. article 4 du règlement No 549/2004/CE du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du Ciel unique européen).

A ce titre, la DAC dispose en tant qu'autorité nationale de surveillance compétente de l'autorité pour délivrer, proroger, refuser, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les qualifications ou les mentions y inscrites.

La transposition des règles communautaires sur l'obtention et le maintien en validité de la licence sous rubrique devrait permettre aux Etats membres de l'Union européenne d'établir une confiance réciproque dans leurs systèmes mutuels de délivrance de licences. Il est dès lors important, afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité, d'harmoniser les exigences en matière d'aptitude professionnelle, de compétence et d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Cela devrait se traduire par la fourniture de services de navigation aérienne sûrs et de qualité élevée ainsi que par la reconnaissance des licences dans toute la Communauté, de façon à accroître leur liberté de circulation et à améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne.

Finalement, à titre d'information, le texte de la directive 2006/23/CE a été conçu au niveau communautaire comme une étape de transition nécessaire, étant donné que les efforts de coordination et de standardisation de la gestion du trafic aérien en Europe entamés par la prédite directive se poursuivent et nécessitent davantage d'harmonisation et d'uniformisation réglementaire. A moyen terme, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2012, il est prévu que la réglementation des domaines inhérents aux „aérodromes“ et à la „gestion de la circulation aérienne“ entrera dans la sphère de compétence élargie de l'Agence basée à Cologne. Les discussions sur les modalités pratiques vont bon train actuellement au niveau du Conseil et du Parlement européen. Logiquement, une fois ce transfert de compétence réussi, la directive 2006/23/CE sera formellement abrogée et remplacée par une panoplie de textes uniformisés et détaillés élaborée par l'EASA.

S'agissant en particulier de la procédure de transposition en droit interne, la Commission européenne a mis en demeure les autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (No 2008/0471) au titre de l'article 226, premier alinéa, du traité instituant la Communauté européenne, à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg en raison de l'absence de communication des mesures de transposition de la directive 2006/23/CE.

Le Grand-Duché de Luxembourg s'est engagé à prendre ses responsabilités dans le domaine de la sécurité aérienne dans les meilleurs délais. Ainsi le projet de loi sous examen s'inscrit dans la stratégie générale adoptée par le Gouvernement d'éliminer les retards de transposition des directives communautaires.

Au vu de la faculté dont dispose la Commission européenne de porter le dossier devant les juridictions communautaires, il s'impose que le projet de loi sous examen requiert le bénéfice d'un traitement prioritaire afin que le Luxembourg puisse honorer lesdits engagements vis-à-vis de la Commission européenne.

A cette fin il a été retenu de transposer, le cas échéant, le plus fidèlement les prescriptions de la réglementation communautaire conformément à la méthode „la directive et rien que la directive“ afin de ne pas alourdir le processus législatif sans nécessité.

Le projet de règlement grand-ducal vise à fixer les règles détaillées pour tous les maillons de la chaîne d'octroi de licences.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre des Métiers n'a pas de remarques particulières à formuler et marque son accord avec le projet de loi sous avis.

Dans son avis, la Chambre des Salariés revendique la création d'une carrière spécifique aux contrôleurs aériens. Elle constate en plus que les exigences linguistiques pour exercer la fonction de contrôleur de la circulation aérienne se limitent à la maîtrise de l'anglais. Elle demande que tout détenteur d'une licence communautaire pour exercer la fonction de contrôleur de la circulation aérienne connaisse également la langue nationale de l'Etat de l'aéroport auprès duquel il travaille.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire à formuler sur la stratégie et les instruments législatifs et réglementaires mis en œuvre dans le cas de la transposition de la directive 2006/23/CE. Elle estime que le projet de loi fixe les principes et les dispositions générales qui doivent présider à la mise en place d'un cadre propice aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne. Quant au projet de règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce note qu'il complète le projet de loi en fixant les modalités et dispositions plus précises qu'exige la transposition de la directive précitée.

La Chambre des Fonctionnaires et employés publics insiste à ce que le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal soient revus afin d'y apporter des précisions de manière à permettre une transposition efficiente de la directive 2006/23/CE.

*

V. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 18 décembre 2009, Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'adoption du projet de loi „qui est à remettre sur le métier“.

Le Conseil d'Etat constate que le projet de loi délègue au pouvoir réglementaire grand-ducal la mise en œuvre de la majeure partie des dispositions contenues dans la directive qu'il a pour objet de transposer.

Il souligne que les dispositions qui concernent pour l'essentiel les critères et les conditions de la délivrance, du maintien et du retrait des licences et partant des éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession, doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi (article 11, paragraphes 5 et 6 et article 32, paragraphe 3 de la Constitution).

Pour ces mêmes motifs, le Conseil d'Etat insiste que les définitions de la terminologie employée, reprises de la directive et contenues dans le projet de règlement grand-ducal, soient insérées dans le dispositif du projet de loi sous avis.

Il en est de même des dispositions du projet de règlement grand-ducal qui ont trait à la reconnaissance des licences délivrées par un autre Etat membre de l'Union européenne, par un pays tiers à l'Union européenne ou une organisation internationale ayant reçu une délégation à cet effet prévue par le projet de règlement grand-ducal.

Ensuite, le Conseil d'Etat rappelle que l'article 102 de la Constitution exige que les conditions et les modalités de perception et d'application des redevances dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien en validité des licences, qualifications et mentions du contrôleur de la circulation aérienne soient déterminées par la loi qui fixera par ailleurs au moins le montant maximal qui pourra être perçu à ce titre.

Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens en plus de leur traitement de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale.

Il tient finalement à relever que les sanctions administratives prévues par le projet de loi correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or, les services visés par le texte sous avis sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne.

Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires, d'ailleurs déjà existant dans la Fonction publique, aux agents enfreignant la loi. Le système de sanctions inventé par les auteurs du projet sous examen n'est de toute façon pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à

une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.

*

VI. AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Étant donné que dans son avis du 18 décembre 2009 le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'adoption du projet de loi „qui est à remettre sur le métier“, le Gouvernement a élaboré une série d'amendements pour répondre aux oppositions formelles du Conseil d'Etat.

Il convient de noter qu'à la mise en demeure des autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (No 2008/0471) pour non-transposition de la directive a fait suite un avis motivé en date du 23 novembre 2009. Or, une procédure accélérée pour les cas de non-transposition dans les délais de directives européennes existe dans le Traité de Lisbonne, en vigueur depuis décembre 2009, permettant à la Cour de Justice des Communautés européennes d'infliger des sanctions pécuniaires dès sa première saisine.

Les nouveaux textes (version remaniée du projet de loi et projet de règlement grand-ducal) font droit aux oppositions formelles du Conseil d'Etat sur les points suivants:

- 1) Le Conseil d'Etat souligne que les „*dispositions qui concernent pour l'essentiel les critères et les conditions de délivrance, du maintien et du retrait des licences et partant les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession, doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi*“ (article 11, paragraphes 5 et 6 et article 32, paragraphe 2, de la Constitution). Les articles visés, à savoir les articles 3, 4, 5 et 14 du projet de règlement grand-ducal ont été insérés au niveau de la version remaniée du projet de loi.
- 2) Le Conseil d'Etat insiste que les définitions du projet de règlement grand-ducal sont à insérer dans le dispositif de la loi. L'article 2 du projet de règlement grand-ducal initial est inséré dans la version remaniée du projet de loi.
- 3) Le Conseil d'Etat insiste que les dispositions en matière de reconnaissance des licences sont à insérer dans le dispositif de la loi. L'article 17 du projet de règlement grand-ducal initial est inséré dans la version remaniée du projet de loi.

Ensuite le Conseil d'Etat rappelle que l'article 102 de la Constitution exige que les conditions et modalités de perception et d'application des redevances dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien des licences etc. soient déterminées par la loi qui fixera par ailleurs le montant maximal qui pourra être perçu à ce titre.

Ces dispositions sont cependant maintenues dans la version remaniée du projet de règlement grand-ducal vu que l'article 7, paragraphe 3 b), de la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, tel que modifiée par la loi du 5 juin 2009, prévoit une telle base légale de même qu'il fixe un montant maximal pour la taxe ou redevance afférente.

En ce qui concerne les observations d'opportunité émises par le Conseil d'Etat, il convient de préciser que les dispositions afférentes sont maintenues dans la version remaniée du projet de loi.

Il s'agit d'un côté de la base légale insérée dans le projet de loi permettant l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens, dont les modalités d'allocation seront précisées dans un règlement grand-ducal, et d'un autre côté des dispositions prévoyant des sanctions administratives à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne.

En ce qui concerne ce dernier point, il convient de noter que s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de services tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie de l'espace aérien luxembourgeois est délégué à Belgocontrol, voire à Eurocontrol, qui disposent d'une personnalité juridique distincte.

En outre, tout le cadre législatif du ciel unique européen est basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services.

Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel „*si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat*“.

Aussi la directive précitée 2006/23/CE exige-t-elle un dispositif de sanctions proportionnées, effectives et dissuasives.

La seule limitation au volet disciplinaire pour les agents en lien de subordination auprès de l'Administration de la navigation aérienne ne serait partant pas suffisant.

Pour le reste, seulement quelques corrections d'ordre purement rédactionnel ont été apportées auxdits textes sans que ceux-ci se distinguent au fond des projets initiaux déposés le 12 juin 2009 à la Chambre des Députés. Dans ce cadre, il y a lieu de situer également la modification de l'intitulé de la loi qui reprend désormais en son libellé la référence directe à la directive communautaire.

Les auteurs du texte ont ainsi suivi une démarche double ce qui se traduit par un recours à la loi assortie d'un règlement grand-ducal pour asseoir le cadre de la rigueur et de la sécurité juridique requises tout en maintenant une certaine flexibilité pour les mesures de mise en œuvre ou d'exécution afin de tenir compte de certaines spécificités nationales. Les principes directeurs inhérents aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne étant fixés désormais dans le dispositif de la loi, le règlement grand-ducal porte sur les mesures de détails telles les diverses mentions et qualifications que peuvent revêtir ces licences.

En dernier lieu, il convient de rappeler qu'à moyen terme, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2012, il est prévu que la réglementation de la „gestion de la circulation aérienne“ entrera dans la sphère de compétence élargie de l'Agence basée à Cologne requérant le cas échéant une adaptation du cadre légal et réglementaire.

*

VII. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Remarque préliminaire

Le projet de loi a été déposé le 12 juin 2009 à la Chambre des Députés et avisé par le Conseil d'Etat le 18 décembre 2009. Dans son avis, la Haute Corporation s'était opposé formellement à l'adoption du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal parce qu'ils ne répondaient pas sur plusieurs points aux préceptes de la Constitution. Partant, le Conseil d'Etat estimait nécessaire de remettre le projet de loi sur le métier.

Pour tenir compte de ces observations formulées par le Conseil d'Etat, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a introduit des amendements gouvernementaux en date du 10 mars 2010 accompagnés d'une version remaniée du projet de loi déposé à la Chambre des Députés.

L'examen des articles se fait sur base du projet de loi remanié.

Article 1er

L'article 1er cerne le champ d'application de la loi, qui a pour objet de créer une base légale appropriée pour assurer la transposition et la mise en œuvre des dispositions de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. L'objectif poursuivi par la loi est l'introduction de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne en fixant un encadrement de la profession dans une optique de renforcement et d'harmonisation des normes de sécurité aérienne qui s'inscrit dans un contexte à échelle européenne. La licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettra la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de compétence plus élevés et qui seront mieux comparables au niveau européen. Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. La directive couvre tous ces contrôleurs de la circulation aérienne.

Le Conseil d'Etat propose d'omettre les deuxième et troisième alinéas de l'article 1er, car ils ne contiennent aucun élément normatif.

La Commission décide de suivre cette proposition.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions telles qu'elles figurent dans la directive 2006/23/CE. Les auteurs du projet ont inséré deux définitions supplémentaires pour améliorer la lisibilité du texte: „OJTI“ et „examineur (*assessor* en anglais)“, qui sont des termes consacrés spécifiques à la navigation aérienne. L'abréviation „OACI“ a été retenue pour alléger le texte.

Le Conseil d'Etat constate que cet article tient compte des observations formulées dans son avis du 18 décembre 2009, en reprenant les définitions prévues par la directive 2006/23/CE dans le texte de la loi au lieu de les reprendre dans le règlement d'exécution. Il propose de compléter le point m) par les termes „(ci-après dénommée „la DAC“)“ à la suite des termes „Direction de l'Aviation civile“. En outre, il suggère de reformuler les points d) et p) de l'article.

La Commission du Développement durable fait siennes les propositions du Conseil d'Etat.

Article 3

La DAC est l'administration publique luxembourgeoise qui endosse les responsabilités de l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle satisfait à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE, à savoir les critères d'impartialité et d'indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne que vis-à-vis des organismes de formation.

Le paragraphe 2 reprend les autres missions incombant à la DAC en tant qu'autorité compétente résumant les principales tâches de celles-ci découlant de l'article 14 de la directive 2006/23/CE.

Le dernier paragraphe de l'article 3 renvoie à l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée inscrit dans la loi organique de la Direction de l'Aviation afin de doter cette administration publique de la flexibilité requise pour s'adjoindre l'expertise requise dans ce domaine hautement spécialisé afin de satisfaire à ses missions légales en tant qu'autorité nationale de surveillance.

Le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du premier alinéa par un nouveau texte. De même, il propose de reformuler le début de l'alinéa 2. La Commission décide de suivre ces propositions et de rédiger l'article 3 comme suit:

Art. 3. Autorité nationale de surveillance

La DAC est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.

La DAC est aussi compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;*
- b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions;*
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.*

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Article 4

L'article 4 reprend les principes généraux indiqués à l'article 4 de la directive 2006/23/CE s'agissant des procédures de délivrance, de prorogation, de suspension et retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des contrôleurs stagiaires. Cet article pose les principes fondamentaux du système de délivrance de licences: création d'un marché du travail pour les activités de contrôle de la circulation aérienne et définition des caractéristiques fondamentales de la licence, qui englobent les compétences de son détenteur et l'autorisation donnée par les autorités de surveillance nationales. Cet

article énumère les obligations incombant au candidat d'une licence ou d'une licence stagiaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Article 5

Les règles de la sécurité aérienne ne permettent à un contrôleur stagiaire que d'assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur de la position, communément désigné comme „*on the job training instructor (OJTI)*“. Tout postulant pour un poste de contrôleur de la circulation aérienne doit d'abord obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et effectuer un stage, tant pratique que théorique, avant de pouvoir prétendre à une licence définitive. Le stagiaire doit satisfaire à des exigences de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques. L'appréciation de l'équivalence du certificat d'études visée à l'article 5(a) *in fine* de la présente loi se fera conformément aux prescriptions de la loi du 14 août 2000 portant approbation de la Convention sur la reconnaissance des qualifications relatives à l'enseignement supérieur dans la région européenne, faite à Lisbonne, le 11 avril 1997.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Article 6

Tout postulant pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit satisfaire à des exigences particulières de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Article 7

Le libellé initial de l'article 7 s'apparente à celui de l'article 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. La procédure ressemble à celle instaurée par la loi modifiée du 14 février 1955 relative aux mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire. Les dispositions de la loi du 1er décembre 1978 réglant la PANC, applicables à l'élaboration de toutes les décisions administratives individuelles, ont vocation à s'appliquer en l'espèce, car l'octroi et toute mesure restrictive à l'autorisation d'accès tombent sous le champ d'application de cette loi. Chaque décision prise en vertu de l'article 7 comprend une mesure restrictive à l'égard de l'autorisation d'accès nécessitant le respect de certaines règles de procédure afin de garantir les droits de la défense. Ainsi, la DAC doit non seulement motiver sa décision et la communiquer à la personne concernée, mais aussi prendre l'avis motivé d'une commission spéciale qui a vocation à instruire le dossier et à entendre au préalable l'intéressé qui peut y faire valoir ses droits de défense. L'intéressé, sous la menace d'une procédure de suspension ou de retrait de sa licence de contrôleur de la circulation aérienne, dispose ainsi d'une garantie supplémentaire à faire valoir ses droits devant un organe composé de spécialistes en matière de navigation aérienne.

Dans sa version initiale, l'article 7 est libellé comme suit:

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) *Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.*

(2) *La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.*

Il en va notamment ainsi:

- a) *si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;*
- b) *si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;*

- c) *s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;*
- d) *s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;*
- e) *à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.*

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) *dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;*
- b) *s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;*
- c) *si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;*
- d) *s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.*

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.

Le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que soit prévu un recours en réformation à l'encontre des décisions prises par la DAC dans le cadre de l'article 7. En effet, ces décisions risqueront de relever de la matière pénale au sens de l'article 6.1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme, étant donné qu'elles ne tendent pas à la réparation pécuniaire du préjudice, mais visent pour l'essentiel à punir. La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme admet qu'une sanction imposée par l'administration ne se heurte pas à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme pour autant que l'administré puisse saisir de toute décision prise à son encontre un organe judiciaire de pleine juridiction qui a la „compétence pour se pencher sur toutes les questions de fait et de droit pertinentes pour le litige dont il se trouve saisi“. Un recours en annulation n'offre toutefois pas les garanties de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Il y a donc lieu d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 5 de l'article sous examen, libellé comme suit: „Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.“ La commission parlementaire décide de suivre cette proposition de l'introduction d'un recours en réformation contre les décisions de retrait, de refus ou de suspension des licences, mentions et qualifications.

Le Conseil d'Etat s'oppose encore formellement à l'encontre du paragraphe 6 de l'article 7, en ce que celui-ci délègue à un règlement ministériel la fixation des modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations de la future commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne. En effet, d'après l'article 36 de la Constitution, le pouvoir réglementaire d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc. La Commission du Développement durable décide de faire droit à cette opposition formelle en prévoyant, conformément à l'article 36 de la Constitution le recours à un règlement grand-ducal.

Le paragraphe 10 de l'article 7 est à supprimer, selon la Haute Corporation, car il ne répond pas aux règles contentieuses ordinaires en matière administrative. En effet, le juge administratif n'a pas pour compétence de prononcer des mainlevées judiciaires. La commission parlementaire donne suite à cette suggestion.

La Commission du Développement durable décide en outre d'introduire deux amendements pour clarifier l'article 7, paragraphes (2) e) et (3) b):

L'article 7, paragraphe (2) e), est remplacé par le libellé qui suit:

„e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.“

Le libellé actuel de l'article 7 paragraphe (2) e) du projet de loi s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Etant donné que le libellé actuel est, d'un côté, imprécis en reprenant les termes „infractions à la sécurité des personnes et des biens“ et, d'un autre côté, risque d'inclure parmi les raisons justifiant un retrait ou un refus du renouvellement des infractions, notamment civiles, sans lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien, il est proposé d'agencer le libellé actuel pour n'inclure que les infractions „pénales“ ayant un lien avec la réglementation aérienne et de supprimer la référence aux „infractions à la sécurité des personnes et des biens“.

L'article 7, paragraphe (3) b), est remplacé par le libellé qui suit:

„b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;“

Le libellé actuel de l'article 7, paragraphe (3) b), s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Le libellé actuel est imprécis en ne mentionnant pas que les faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pris en compte pour décider une suspension de la validité d'une licence,

d'une mention ou d'une qualification, doivent avoir un lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien. Il est proposé d'agencer le libellé dans ce sens en y insérant les termes „en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien“.

L'article 7 amendé se lira donc comme suit:

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonc-

tionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement grand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat approuve la version amendée de l'article 7.

Article 8

Cet article instaure un mécanisme de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par un Etat membre de l'UE conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE. Par ailleurs, il décrit les conditions de reconnaissance de licences délivrées par un Etat non membre de l'UE ou par une organisation internationale dûment mandatée.

L'article 8 n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Article 9

L'article 9 détermine l'autorité compétente, en l'occurrence la DAC, pour gérer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant les formations destinées aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Dans sa version initiale, il est libellé comme suit:

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation

La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, suspendre ou retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article dans sa teneur actuelle, dans la mesure où il est prévu que les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments sont définies par règlement grand-ducal. En effet, le fait de prévoir un agrément dont les conditions seraient fixées par voie de règlement grand-ducal pour les personnes autorisées à dispenser des cours de formation risque de heurter le principe de la liberté de commerce érigé en matière réservée à la loi par l'article 11(6) de la Constitution.

La Commission du Développement durable décide de donner suite à l'observation du Conseil d'Etat en relevant au niveau de la loi les dispositions qui figuraient auparavant dans l'article 10 du projet de

règlement grand-ducal d'exécution. Il est à noter que, étant donné que ces dispositions se trouvaient à l'origine dans le règlement grand-ducal d'exécution accompagnant le projet de loi 6056, ces dispositions doivent en être supprimées et l'actuelle annexe II du projet de règlement grand-ducal deviendra l'annexe III de la future loi.

L'article 9 amendé se lira comme suit:

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation

(1) *La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.*

(2) *Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte.*

Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

(3) *Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.*

(4) *Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.*

(5) *L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.*

(6) *La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'Annexe III de la présente loi.*

(7) *Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) No 2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi.*

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat approuve la version amendée de l'article 9.

Article 10

L'article 10 a trait aux dispositions régissant la prime de formation à allouer aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien. Cette disposition est insérée en attendant l'aboutissement des discussions en matière d'introduction d'une carrière de contrôleur aérien avec les instances compétentes.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens en plus de leur traitement de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale. En outre, il estime que ces dispositions auraient dû trouver leur place dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.

La Commission du Développement durable décide cependant de maintenir cette disposition, qui vise à tenir compte, dans le cadre de l'objectif de renforcer les normes de sécurité dans le ciel européen, du rôle important que jouent les contrôleurs de la circulation aérienne qui seront dans le futur titulaires d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et partant soumis à des exigences obligatoires de formation initiale et continue importantes. La commission parlementaire considère en

outre qu'étant donné que lesdites primes sont liées aux licences, il semble normal de les insérer dans le texte sous rubrique.

L'article 10 se lira donc comme suit:

Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Article 11

La directive 2006/23/CE impose à chaque Etat membre d'instaurer des sanctions „effectives, proportionnées et dissuasives“ pour l'inobservation des règles nationales adoptées conformément aux prescriptions communautaires. S'appuyant sur le principe général de la légalité des peines, les sanctions pénales relèvent du domaine de la loi.

L'article 11 instaure un régime de sanctions administratives à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui autorisera à un contrôleur de la circulation aérienne d'exercer une fonction déterminée sans être en possession des licences, des qualifications ou des mentions requises.

Le second paragraphe prévoit l'octroi d'une amende administrative à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui continue à effectuer des prestations sans disposer d'un plan de formation obligatoire dûment agréé. Le recours à des sanctions administratives dans le pareil cas de figure constitue un moyen efficace puisqu'il ne faut pas rechercher la ou les personnes physiques à l'intérieur de la personne morale qui sont la cause de l'état infractionnel.

Le Conseil d'Etat remarque que les sanctions administratives prévues par cet article correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or, les services visés par le texte sous rubrique sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne. Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires aux agents enfreignant la loi. La Haute Corporation est d'avis que le système de sanctions inventé par les auteurs du projet n'est pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.

La commission parlementaire décide pourtant de maintenir tel quel le libellé de l'article 11. En effet, s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de service tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie de l'espace aérien luxembourgeois est déléguée à Belgocontrol et à Eurocontrol qui disposent d'une personnalité juridique distincte. De plus, tout le cadre législatif du ciel unique européen est basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services.

Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel „si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat“. Etant donné que le retrait du certificat équivaut à une paralysie du trafic aérien et ne devrait constituer qu'une mesure de dernier ressort, le recours à des amendes administratives est jugé approprié.

L'article 11 se lira donc comme suit:

Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.

L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

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

Article 12

Pour accroître le partage d'informations sur la sécurité aérienne, le législateur communautaire insiste sur la nécessité d'instaurer un système de „culture juste“.

L'efficacité de la détection et de la prévention des risques liés aux accidents est renforcée par un échange d'informations et leur notification par les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile. La nature sensible de ces informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte serait d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel visé. L'émergence d'une culture non punitive a permis de développer cette indispensable transparence au sein des différents acteurs aéronautiques, en admettant qu'une grande partie des actes risqués constituent des erreurs involontaires qui ne sont pas vraiment condamnables. Si cette culture constitue un réel progrès dans la quête d'une sécurité renforcée, elle ne permet toutefois pas de distinguer clairement les actes répréhensibles des comportements ne méritant pas de sanctions et peut conduire à des excès. Le risque existe que la démarche permanente de non-sanction se transforme en culture de l'immunité qui aboutit à ignorer d'éventuels aspects disciplinaires graves. Voie médiane entre culture de la sanction et culture non punitive, la culture juste repose, quant à elle, sur la recherche d'une définition des comportements non acceptables devant être sanctionnés. Ce travail de clarification doit permettre d'instaurer un climat de confiance auprès des personnels qui sauront que la plupart des erreurs commises ne font pas l'objet de sanctions. Le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile a transposé ce concept de „culture juste“ dans la réglementation nationale. Son objectif primaire du système de notification des événements vise la prévention des accidents et des incidents et non la détermination de fautes ou responsabilités. A cet égard le règlement grand-ducal confère des garanties de confidentialité aux personnes individuelles censées alimenter le système dans un but d'améliorer le niveau de sécurité aérienne. Les informations recueillies ne serviront pas à la poursuite individuelle des personnes sauf en cas de négligence grave. Cependant le mécanisme de notification volontaire ou obligatoire ne met pas en place une sorte d'immunité générale pour les personnes notifiant les incidents générés de leur propre chef.

Ainsi les faits de négligence grave ne sont jamais couverts par une quelconque immunité. Il est très difficile d'établir une règle générale définissant ce qui est punissable et ce qui ne l'est pas. Ce qui n'est pas tolérable ou acceptable, ce sont la dissimulation et les actes sciemment dangereux. Si la sanction ne doit pas disparaître pour certains manquements délibérés à la sécurité, il n'est ni simple ni souhaitable de vouloir donner une définition trop stricte des comportements devant faire l'objet d'une punition. L'exercice consiste avant tout à éviter de créer un lien automatique entre la notification d'un événement quelconque et le déclenchement d'une procédure de suspension, voire de retrait d'une licence. Le concept de „culture juste“ favorise l'instauration d'un dialogue entre les différents acteurs concernés, notamment autour de la nécessité d'un processus permanent d'améliorer la sécurité qui s'appuie sur la recherche d'erreurs qui ne sont pas nécessairement des fautes, mais un processus qui reconnaît également comme légitime de sanctionner l'auteur d'une faute, c'est-à-dire d'un non-respect volontaire d'une règle de sécurité. L'auteur d'un compte rendu d'événement volontaire ou obligatoire bénéficiera d'un certain nombre de garanties légales conformément à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 portant réglementation de la navigation aérienne. Il convient de signaler que le principe

de la „*culture juste*“ est un outil très important dans le dispositif de prévention des accidents et des incidents, car elle constitue une source vitale d'informations pour les autorités en charge de la surveillance de la sécurité aérienne.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au maintien de l'article 12 dans sa formulation actuelle, car le renvoi à des règlements grand-ducaux dans un texte de loi ne respecte pas le principe de la hiérarchie des normes. Par ailleurs, le Conseil d'Etat ne peut pas non plus marquer son accord avec le texte en ce qu'il contrevient aux prescriptions de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article dispose que „*Aux fins de garantir la confidentialité des informations ..., aucune action ... disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'évènements, sauf dans les cas de négligence grave*“. Le Conseil d'Etat ne voit pas de raison de limiter cette protection dans le présent cadre.

Face à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide la suppression de l'article 12. En effet, cet article n'est pas requis par la directive 2006/23/CE et risque d'induire en confusion par rapport à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui précise clairement le cadre de protection dont bénéficie la personne en cas d'infractions involontaires signalées à l'autorité conformément à la réglementation applicable. Il convient de rappeler que l'objectif du législateur n'était aucunement de restreindre l'application de l'article 42 précité mais simplement d'établir un lien avec la réglementation applicable en matière de notification obligatoire d'incidents.

*

VIII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

PROJET DE LOI

relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Art. 1er. *Champ d'application et objectif*

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

Art. 2. *Définitions*

Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par:

- a) „service du contrôle de la circulation aérienne“: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;
- b) „prestataire de services de navigation aérienne“: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- c) „circulation aérienne générale“: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;
- d) „licence“: un certificat qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte;

- e) „qualification“: l’inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l’une des qualifications suivantes:
1. contrôle d’aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV);
 2. contrôle d’aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI);
 3. contrôle d’approche aux procédures (approach control procedural – APP);
 4. contrôle d’approche de surveillance (approach control surveillance – APS);
 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP);
 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS);
- f) „mention de qualification“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question;
- g) „mention d’unité“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l’indicateur d’emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;
- h) „mention linguistique“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;
- i) „mention d’instructeur“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position;
- j) „indicateur d’emplacement OACI“: le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l’OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d’une station fixe aéronautique;
- k) „secteur“: une partie d’une zone de contrôle et/ou une partie d’une région et/ou d’une région supérieure d’information de vol;
- l) „formation“: l’ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur stagiaire;
 2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;
 4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l’inscription d’une mention d’instructeur;
 5. une formation d’examineur et/ou d’évaluateur;
- m) „organisme de formation“: une organisation qui a été homologuée par la Direction de l’Aviation Civile (ci-après dénommée „la DAC“) en vue d’organiser un ou plusieurs types de formation;
- n) „programme de compétence d’unité“: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l’unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
- o) „plan de formation en unité“: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l’unité sous la surveillance d’un instructeur sur la position;
- p) „examineur (assessor)“, „évaluateur“: personne titulaire de l’autorisation établie par la DAC qui indique son aptitude à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;
- q) „OACI“: Organisation de l’Aviation Civile Internationale;
- r) „OJTI (on the job training instructor)“: instructeur de formation sur la position.

Art. 3. Autorité nationale de surveillance

La DAC est l’autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires.

Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.

La DAC est aussi compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;
- b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions;
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 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. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne:

- a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale;
- b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur 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;
- b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi;
- c) être en possession d'une attestation médicale valide;
- d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.

Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 21 ans;
- b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité;
- c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi;
- d) être en possession d'une attestation médicale valide;
- e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associés ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;

- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement grand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal:

- a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal;
- c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation

(1) La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

(3) Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.

(4) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

(5) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.

(6) La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'Annexe III de la présente loi.

(7) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) No 2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi.

Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.

L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

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

*

ANNEXE I

Spécifications applicables aux licences

1) Renseignements figurant sur la licence

(Les éléments devant être traduits en anglais étant signalés par un astérisque)

- a) *dénomination de l'Etat ou de l'autorité délivrant la licence (en caractères gras);
- b) *titre de la licence (en caractères très gras);
- c) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence;
- d) nom complet du titulaire (si la langue nationale utilise un alphabet autre que l'alphabet romain, le nom doit également être libellé en caractères romains);
- e) date de naissance;
- f) nationalité du titulaire;
- g) signature du titulaire;
- h) *authentification pour les modalités et l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication:
 - i) des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques, mentions d'instructeur et mentions d'unité;
 - ii) des dates auxquelles ces mentions ont été octroyées pour la première fois;
 - iii) des dates d'expiration de la validité des mentions;
- i) signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance;
- j) cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence;
- k) une attestation médicale en cours de validité doit être jointe à la licence.

2) Support

Il convient d'utiliser du papier de première qualité ou un autre matériau satisfaisant, et les éléments mentionnés au point 1 doivent apparaître distinctement.

3) Couleur

La couleur de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et du contrôleur stagiaire de la circulation aérienne est le jaune.

*

ANNEXE II

Exigences en matière de formation

1) PARTIE A

**Exigences en matière de formation initiale applicables
aux contrôleurs de la circulation aérienne**

La formation initiale garantira que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux objectifs en matière de formation de base et de formation de qualification énoncés par les „Guidelines for Air traffic controller Common Core Content Initial Training“, édition du 10 décembre 2004 sinon la dernière édition en vigueur, d’Eurocontrol, afin que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de gérer la circulation aérienne d’une façon sûre, rapide et efficace.

La formation initiale couvrira les aspects suivants: droit aérien, gestion du trafic aérien, y compris les procédures d’opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne compréhension entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, facteurs humains, équipements et systèmes, environnement professionnel, sécurité et culture de la sécurité, systèmes de gestion de la sécurité, situations inhabituelles ou urgences, systèmes dégradés, connaissances linguistiques, incluant la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières devront être enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne, et à souligner les aspects relatifs à la sécurité. La formation initiale consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée sera fixée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent garantir que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de trafic complexe et dense, afin de faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale sera évaluée au moyen d’examens adéquats ou d’un système d’évaluation continue.

2) PARTIE B

**Exigences en matière de formation en unité
pour les contrôleurs de la circulation aérienne**

Les plans de formation en unité exposeront en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l’unité sous la surveillance d’un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé décrira tous les éléments du système d’évaluation de la compétence, comprenant les modalités de travail, l’évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales.

La formation en unité peut comporter certains éléments de la formation initiale qui sont spécifiquement liés aux conditions nationales. La durée de la formation en unité sera fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées dans le cadre d’examens adéquats ou d’un système d’évaluation continue, par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréés qui seront neutres et objectifs dans leur jugement. A cette fin, les autorités nationales de surveillance mettront en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

3) PARTIE C

**Exigences en matière de formation continue applicables
aux contrôleurs de la circulation aérienne**

Les qualifications et mentions d’unité inscrites sur les licences de contrôleur de la circulation aérienne seront maintenues valides par une formation continue agréée, comprenant une formation destinée à entretenir les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de mise à jour, une formation aux situations d’urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l’organisme de formation établira des programmes de compétence d’unité décrivant les processus,

les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes devront être réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue sera arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement réalisé ou planifié de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne sera évaluée de manière adéquate au moins tous les trois ans. Le prestataire de services de navigation aérienne devra veiller à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licences dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

*

ANNEXE III

Exigences relatives aux homologations délivrées aux organismes de formation

- 1) La conformité avec les exigences visées à l'article 9 doit être établie par la preuve que les organismes de formation disposent du personnel et des équipements adéquats et exercent leur activité dans un environnement adapté pour dispenser les formations nécessaires à l'obtention ou au maintien de licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne. Plus particulièrement, les organismes de formations doivent:
 - a) disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies dans la présente loi;
 - b) disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée;
 - c) communiquer la méthode selon laquelle ils détermineront plus précisément le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, ainsi que les plans de formation en unité et les programmes de compétence d'unité; cela inclura le mode d'organisation des examens ou des évaluations. S'agissant des examens portant sur la formation initiale, y compris les formations en simulation, des informations détaillées sur les qualifications des examinateurs doivent être transmises;
 - d) apporter la preuve qu'il existe un système de gestion de la qualité permettant de contrôler si les procédures et systèmes devant garantir la conformité des services de formation fournis aux normes définies dans la présente loi sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés;
 - e) apporter la preuve que des fonds suffisants sont disponibles pour que les formations se déroulent conformément aux normes définies dans la présente directive et qu'une assurance, dont la couverture est suffisante, a été prévue pour les activités qu'ils mènent compte tenu de la nature des formations en question.
- 2) Les homologations doivent:
 - a) indiquer les autorités de surveillance nationales qui délivrent l'homologation;
 - b) indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation;
 - c) indiquer les types de services homologués;
 - d) contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1);
 - e) indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.

Luxembourg, le 7 juillet 2010

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

6056/14

N° 6056¹⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

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

**sur le projet de loi, le projet de règlement grand-ducal
relatif aux qualifications et aux mentions associées aux
licences des contrôleurs de la circulation aérienne et
sur le projet de règlement grand-ducal instituant la
perception de taxes et de redevances relatives aux
licences, qualifications et reconnaissance de licences
du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel
d'aéronefs**

(12.7.2010)

Par dépêche du 27 avril 2010, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a demandé l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics sur le seul projet de règlement grand-ducal instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux licences, qualifications et reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs (ci-après „le projet RGD taxes“).

*

HISTORIQUE

Afin de faciliter la compréhension du dossier, voire de la rendre possible, la Chambre estime qu'un bref historique – par définition chronologique – s'impose.

- * Le 3 juin 2009, la Chambre a été saisie pour avis
 - 1) du projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne (ci-après „le projet de loi“) et
 - 2) du projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de retrait et de suspension des licences, qualifications et mentions de contrôleur de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne (ci-après „le projet RGD licences“).
- * La Chambre a rendu son avis sur ces deux projets le 12 novembre 2009.
- * Le 1er mars 2010, la Chambre a reçu „pour information“ (donc non pas pour avis) des „versions remaniées“ du projet de loi et du projet RGD licences, textes qui, tout comme le projet RGD taxes d'ailleurs, étaient toutefois tous les deux intitulés „avant-projet“. A noter par ailleurs que, dans la version remaniée, aussi bien l'intitulé du projet de loi que celui du projet de règlement grand-ducal ont changé.

- * Le 28 avril 2010, la Chambre a reçu par courrier électronique l'avis de la LACA a.s.b.l. („*Luxembourg Approach Controllers Association*“) sur le projet de loi ainsi que sur le projet RGD licences remaniés.
- * Le lendemain 29 avril 2010 est entrée à son secrétariat la dépêche précitée du 27 avril 2010 demandant son avis sur le seul projet RGD taxes, sans que jusqu'à cette date, elle ait été officiellement saisie pour avis des deux autres projets (remaniés).
- * Sur sa requête afférente, elle reçut, à la date du 4 mai 2010, une copie de la dépêche ministérielle du 1er mars 2010 (celle qui lui avait transmis les nouvelles versions „*pour information*“), sans en-tête cette fois-ci, seulement paraphée et portant l'empreinte „*Minute*“.

La Chambre des fonctionnaires et employés publics ignore les raisons qui ont pu amener le gouvernement à procéder de la sorte.

Elle ne peut toutefois entièrement se défaire de l'impression que sa prise de position n'est pas vraiment souhaitée par les expéditeurs, alors surtout que le projet de RGD taxes – le seul, rappelons-le, qui lui ait officiellement été soumis „*pour avis*“ – se compose d'une trentaine de pages qui ne font que véhiculer des dizaines et des dizaines de définitions et de montants de taxes et redevances qui font tout sauf rentrer dans le champ des compétences de la Chambre des fonctionnaires et employés publics. Elle se doit d'ailleurs aussi de rappeler dans ce contexte que la version initiale du projet RGD licences portait déjà dans son préambule la mention „*Les avis* (des chambres professionnelles) *ayant été demandés*“ (au lieu de „*Vu les avis*“)!

Aussi la Chambre des fonctionnaires et employés publics limiterait-elle le présent avis à deux aspects du dossier qui concernent plus particulièrement ses ressortissants, à savoir aux articles 7 (2) e) („*sécurité des personnes et des biens*“) et 10 („*prime de formation aéronautique*“) du projet de loi, étant entendu que son avis du 12 novembre 2009 sur les versions initiales des deux projets garde bien évidemment toute sa valeur dans la mesure où il n'en a pas été tenu compte.

Avant de ce faire, la Chambre rappelle que, d'après l'exposé des motifs qui y était joint, les „*versions remaniées*“ des deux projets l'ont été suite à l'avis du 18 décembre 2009 du Conseil d'Etat – qui s'était en effet formellement opposé au projet de loi dans sa version initiale, au point même de „*se dispenser*(r) (...) *de procéder à l'examen détaillé des deux projets*“! Les changements opérés consistent essentiellement en un transfert d'un certain nombre d'articles du projet de règlement grand-ducal vers le projet de loi, exigence précisément formulée par le Conseil d'Etat.

Article 7 (2) e) – „sécurité des personnes et des biens“

L'article 15 (2) e) du projet RGD licences initial avait prévu que la Direction de l'Aviation Civile (DAC) pouvait retirer la licence d'un contrôleur de la circulation aérienne (ou refuser son renouvellement) „*à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne*“. Cette disposition figure maintenant textuellement à l'article 7 (2) e) du projet de loi, mais elle a été complétée par l'ajout des termes „*ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens*“. Le commentaire reste totalement muet quant aux raisons qui ont motivé cet ajout.

Quoi qu'il en soit, la Chambre des fonctionnaires et employés publics ne se voit pas en mesure de donner son aval à l'amendement proposé, et ce pour les motifs suivants.

Il convient de prime abord de souligner l'imprécision des termes „*infraction (...) à la sécurité des personnes et des biens*“, qui ne correspondent à aucune infraction prévue par le Code pénal ou les lois spéciales. Ainsi, si le Code pénal connaît certes en tant que catégories d'infractions des crimes et des délits contre la sécurité publique, des crimes et délits contre les personnes ou encore des crimes contre les propriétés, il s'agit de manière générale à chaque fois soit d'infractions consommées, c'est-à-dire ayant causé un préjudice réel et effectif, soit de tentatives, qui exigent un élément intentionnel, alors que les termes retenus par le projet sous analyse laissent sous-entendre que le seul fait d'avoir fait encourir intentionnellement ou non un risque („*atteinte à la sécurité*“) à une personne ou à un bien justifierait un retrait de licence.

Par ailleurs, il convient encore de constater que l'énoncé „*condamnation judiciaire*“ vise non seulement des condamnations prononcées par les juridictions pénales, mais également des condamnations prononcées par des juridictions civiles. Ainsi, une infraction au Code de la route, non poursuivie pénalement, peut néanmoins justifier une condamnation de la personne civilement responsable par les juridictions civiles à des dommages et intérêts, ce qui en aucun cas ne saurait justifier une mesure aussi grave qu'un retrait de licence.

Il convient dès lors en tout état de cause de préciser la disposition incriminée ainsi que les condamnations et les infractions y visées, à défaut de quoi la mouture actuelle devrait être considérée comme contraire à l'article 14 de la Constitution. Dans ce contexte, il n'est pas inutile de rappeler l'arrêt No 12/02 du 22 mars 2002 de la Cour Constitutionnelle, aux termes duquel la légalité des peines suit en droit disciplinaire les principes généraux du droit pénal et doit observer les mêmes exigences constitutionnelles de base et que le principe de la légalité de la peine entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et de préciser le degré de répression pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la portée de ces dispositions.

Par ailleurs, à admettre que les infractions visées concernent en fait des atteintes effectives aux personnes et aux biens, il y a lieu de constater que les termes „*infraction (...) à la sécurité des personnes et des biens*“ couvrent dès lors de par leur généralité en fait quasiment l'intégralité des infractions prévues par le Code pénal, et en tout état de cause les titres VIII „*Des crimes et des délits contre les personnes*“, IX „*Crimes et délits contre les propriétés*“, et X „*Des contraventions*“, ainsi que de très larges pans des infractions prévues par les lois spéciales, et notamment l'intégralité des dispositions du Code de la Route et des dispositions relatives à la protection de la nature.

Il en résulte qu'en application de l'article 7 (2) e) tel que proposé, la DAC serait habilitée à retirer la licence d'un contrôleur de la circulation aérienne suite à la condamnation de celui-ci par exemple du fait d'un banal accident de la circulation, du fait de la taille d'une haie en zone verte en-dehors des périodes légales pour ce faire ou encore suite à une rixe, c'est-à-dire sur base de faits – certes répréhensibles et punissables – mais sans aucun lien avec l'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne ou encore avec les aptitudes professionnelles du contrôleur en question.

Le libellé proposé pour l'article 7 (2) e), en retenant à titre d'exemple („*Il en va notamment ainsi*“) de faute, négligence grave ou abus, le fait d'avoir été condamné pour infraction à la sécurité des personnes et des biens, semble par ailleurs ériger en présomption irréfragable que toute condamnation du fait d'une telle infraction – indépendamment de la gravité légale et matérielle de l'infraction et de la condamnation (qui relève de la seule appréciation des juridictions compétentes) – serait automatiquement constitutive d'une „*faute, négligence grave ou abus*“ justifiant un retrait de la licence. Ce libellé risque dès lors d'instaurer un mécanisme de sanction automatique, puisque toute condamnation quelconque du chef d'infraction à la sécurité des personnes et des biens, indépendamment des circonstances et de la gravité de l'infraction, pourra justifier légalement le retrait de la licence.

Enfin, il y a lieu de s'interroger sur la manière dont la DAC entend obtenir communication de toute „*condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la sécurité des personnes et des biens*“, notion, comme relevé ci-avant, qui comprend également les jugements des tribunaux de police pour simples contraventions, les ordonnances pénales, voire les jugements des juridictions civiles.

L'article 7 (2) e) tel qu'il est proposé relève par conséquent d'une approche répressive démesurée et disproportionnée, susceptible d'être utilisée de manière totalement abusive non seulement pour sanctionner et écarter des contrôleurs dont les qualités professionnelles et morales pourraient effectivement être mises en doute au vu des condamnations pénales encourues, mais également pour écarter tout contrôleur qui, dans sa vie privée, se serait rendu coupable d'infractions certes punissables mais sans gravité, ou du moins sans lien direct ou indirect avec ses compétences professionnelles, voire comme prétexte permettant d'intimider tout contrôleur qui se serait rendu coupable de la moindre incartade sanctionnée par un jugement, le tout sur la toile de fond d'un contrôle constant par la DAC qui chercherait à obtenir communication de toute condamnation de quelque nature que ce soit prononcée à l'encontre de l'un des contrôleurs.

Article 10 – „*prime de formation aéronautique*“

Quant à la prime sous rubrique, la Chambre des fonctionnaires et employés publics rappelle ce qu'elle avait écrit à ce sujet dans son avis No A-2251 du 12 novembre 2009:

„*Dans son article 5 (article 10 dans la „version remaniée“ sous avis), le projet de loi pose le principe de l'octroi d'une prime aux contrôleurs aériens. Le texte manque néanmoins de clarté sur ce point alors qu'il est simplement fait mention d'une „prime de formation aéronautique“ pouvant être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne. Le législateur entend en effet laisser toute latitude au pouvoir réglementaire pour fixer non seulement le montant de la prime à allouer, mais également „les conditions que doivent remplir les bénéficiaires“. Il s'agit en l'espèce à nouveau d'une habilitation générale au regard de l'article 36 de la Constitution.*

Etant toutefois donné que le texte proposé est calqué sur celui régissant la prime de formation fiscale (même si son commentaire n'en souffle mot), la Chambre des fonctionnaires et employés publics n'entend pas insister sur le sujet.

Quant à l'introduction éventuelle d'une carrière spécifique du contrôleur aérien, la Chambre avait pris position comme suit dans son avis prérappelé:

„Finalement, la Chambre est à se demander si les exigences essentielles relatives à la gestion du trafic aérien et aux services de la navigation aérienne, ainsi que les conditions spécifiques de connaissances, de formation, de qualification, de contrôle et de maintien des connaissances, les conditions d'aptitudes médicales et les formations spécifiques encadrées et réglementées par le projet de loi sous avis ne devraient pas inciter les autorités compétentes à réfléchir à la création d'une carrière spécifique du contrôleur aérien, idée d'ailleurs évoquée au commentaire de l'article 5 (deuxième alinéa).“

Ledit commentaire se lisait à l'époque comme suit:

„Cette disposition (c'est-à-dire la prime) ne préjuge pas les discussions en matière d'introduction éventuelle d'une carrière de contrôleur aérien à poursuivre avec les autorités compétentes.“

Dans la version remaniée, le commentaire relatif à la même disposition se lit maintenant comme suit:

„Cette disposition est insérée en attendant l'aboutissement des discussions en matière d'introduction d'une carrière de contrôleur aérien avec les instances compétentes.“

La Chambre en prend acte.

*

PROJET DE RGD TAXES

Renvoyant à ce qu'elle a écrit ci-avant au sujet du projet de règlement grand-ducal sous rubrique, la Chambre des fonctionnaires et employés publics ne se voit pas en mesure de prendre position quant aux montants proposés des taxes et redevances dues ou proposées en matière de *„licences, qualifications et reconnaissance de licences du personnel de conduite d'aéronefs et du personnel d'entretien d'aéronefs“*.

*

Sous la réserve non seulement des réflexions qui précèdent, mais aussi de toutes les remarques et propositions faites dans son premier avis du 12 novembre 2009, la Chambre des fonctionnaires et employés publics se déclare d'accord avec le projet de loi et le projet RGD licences remaniés.

Ainsi délibéré en séance plénière le 12 juillet 2010.

Le Directeur,
G. MULLER

Le Président,
E. HAAG

6056/16

N° 6056¹⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

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

(13.7.2010)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer qu'une erreur grammaticale s'est glissée dans le texte du projet de loi sous rubrique, tel qu'il a été adopté par la Commission du développement durable dans son rapport du 7 juillet 2010.

Le paragraphe (2) de l'article 7 se lira comme suit:

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;*
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;*
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;*
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;*
- e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.*

Le texte du projet de loi qui sera adopté par la Chambre des Députés en sa séance publique du 14 juillet 2010 tient compte du redressement de cette erreur.

Tout en vous présentant les excuses de la Chambre des Députés pour cette malencontreuse inadvertance, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments très distingués.

Le Président de la Chambre des Députés,

Laurent MOSAR

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056 - Dossier consolidé : 222

6056/15

N° 6056¹⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

* * *

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

(16.7.2010)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 15 juillet 2010 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 juillet 2010 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 18 décembre 2009, 4 mai 2010 et 29 juin 2010;

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 16 juillet 2010.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

6056 - Dossier consolidé : 225

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 07 juillet 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010
2. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6110 Projet de loi ayant pour objet
 - A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
 - B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
 - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
 - D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport (sous réserve de la disponibilité du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat)
5. 6137 Projet de loi relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Georges Molitor, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. André Hoffmann

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010

Le projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010 est adopté.

2. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 29 juin 2010 suite à la série d'amendements adoptés lors de la réunion du 2 juin 2010. Dans cet avis, la Haute Corporation constate que les quatre amendements proposés tiennent compte de la plupart de ses observations, et notamment de ses oppositions formelles. Elle n'a donc pas d'observations à formuler quant au fond. Quant à la forme, elle signale que le renvoi de la nouvelle annexe III (anciennement annexe II du projet de règlement grand-ducal) doit être adapté. Ainsi, il y a lieu de :

- lire au point 1) de l'annexe « visées à l'article 9 » au lieu de « visées à l'article 10 » ;
- remplacer les termes « aux normes définies dans la présente directive » par ceux de « dans la présente loi » à l'endroit des lettres a) et d) du point 1).

Les membres de la commission parlementaire procèdent aux modifications nécessaires.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite succinctement son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6056¹³. Le projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

3. 6110 Projet de loi ayant pour objet

A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;

B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;

C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;

D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 29 juin 2010, suite à la série d'amendements adoptés lors de la réunion du 2 juin 2010.

Pour rappel, l'amendement I avait pour objet, sur demande de la Chambre des Salariés, d'omettre les mots « également » et « éventuelle ». Le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de cette double suppression, alors que le terme « également » est à interpréter dans le sens de « aussi » et que sa suppression n'apporte aucune plus-value au texte. Par contre, l'article 1^{er}, point 8, (ad article 3^{ter}) de la directive à transposer dispose expressément qu' « *il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique...* ». Dès lors, le Conseil d'Etat demande que le terme « éventuelle » soit maintenu, assurant ainsi une transposition conforme de la directive.

Quant à l'amendement II, il a trait à l'article 5, paragraphe 1^{er} qui permet à une entreprise ferroviaire ou à un regroupement international d'entreprises ferroviaires, candidat à l'acquisition de capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un service ferroviaire, de saisir le régulateur lorsqu'il se sent préjudicié par une décision du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Suite à l'avis de la Chambre des Salariés, la commission parlementaire souhaitait réserver une approche restrictive à l'énumération des hypothèses permettant un recours. Le Conseil d'Etat note que la suppression du point g) de ladite énumération (« *préjudice lié à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs* ») n'enlève rien à la portée du droit de saisine du régulateur par le candidat, pour qui le recours est ouvert chaque fois « *qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout préjudice* » (cf. art. 30, paragraphe 2 de la directive 2001/14/CE), l'énumération qui suit n'ayant, tout comme celle de l'article 5, paragraphe 1^{er} du texte de transposition, qu'un caractère exemplatif. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ressent les plus vives hésitations à suivre la commission parlementaire dans sa démarche proposée, qui pourrait exposer le Luxembourg au reproche d'ignorer l'esprit de la directive à transposer. Afin de dissiper tout doute quant à la transposition fidèle de la directive 2001/14/CE sur le point sous examen, la Haute Corporation propose de rapprocher le libellé du paragraphe davantage du texte du paragraphe 2 de l'article 30 de la directive, tout en précisant au point f) les droits qui découlent de l'article 10 de la directive modifiée 91/440/CEE en ce qui concerne l'accès au réseau ferré en matière de services de fret et de services internationaux de voyageurs. Selon le Conseil d'Etat, l'article 5, paragraphe 1^{er} devrait se lire comme suit :

« (1) Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être la victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et introduire un recours contre des décisions qui concernent en particulier:

a) le document de référence du réseau;

b) les critères contenus dans ce document;

c) la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;

d) le système de tarification;

e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;

f) les dispositions relatives à l'accès du réseau ferré en matière d'exploitation de services de fret ou en matière d'exploitation de services internationaux de voyageurs, en ce inclus la fourniture de prestations minimales, complémentaires ou connexes, liées à l'infrastructure ainsi que l'accès aux infrastructures de services, y compris dans les gares, le tout sans préjudice des dispositions de l'article 4, paragraphe 1^{er} ».

Les membres de la Commission procèdent à un échange de vues afin de décider de la marche à suivre en la matière :

- certains membres de la Commission sont d'avis qu'il faut, dans les deux cas, suivre le Conseil d'Etat, ceci afin de ne pas s'exposer au risque de transposition non conforme de la directive européenne. Ces membres craignent en effet une condamnation du Luxembourg à payer des pénalités pour non-transposition, car ils sont d'avis que la Commission européenne suivra l'opinion du Conseil d'Etat. Cet avis est également partagé par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Ce dernier aurait en effet préféré maintenir les amendements de la Chambre des Députés qui, selon lui, étaient totalement justifiés, mais il estime pourtant que la priorité est de transposer la directive ;
- d'autres membres de la Commission, en l'occurrence les représentants du groupe LSAP, considèrent que, pour éviter une libéralisation totale du transport ferroviaire, il convient de maintenir le texte proposé par la commission parlementaire, d'autant plus que le Conseil d'Etat ne s'y oppose pas formellement.

Face à ces deux points de vue opposés, les membres de la Commission décident de s'accorder un temps de réflexion supplémentaire et de convoquer une nouvelle réunion le 8 juillet à 14h00, afin de prendre une décision finale et d'adopter le projet de rapport.

4. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 6 juillet 2010, suite à l'amendement introduit le 30 juin 2010. Pour rappel, l'amendement avait pour objet d'ajouter au texte du projet de loi :

- un article 10 prorogeant l'effet des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels concernant l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées jusqu'à l'entrée en vigueur des textes destinés à les remplacer pris sur la base de la loi en projet et,
- un article 11 destiné à abroger la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'article 10 envisagé qui entend proroger par une mesure légale des dispositions réglementaires. En cela, il est contraire à la hiérarchie des normes juridiques. De toute façon, le dispositif est superfétatoire, car les dispositions réglementaires en vigueur continuent à s'appliquer, si elles ne sont pas contraires à la loi nouvelle. L'article 11 ne donne pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en supprimant l'article 10 et en renumérotant l'article 11, qui devient l'article 10.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite succinctement son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6014⁷. Le projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à la majorité des membres présents, les groupes parlementaires DP et *déi gréng* s'abstenant.

La Commission propose le modèle de temps de parole n°1 pour les débats en séance plénière.

5. 6137 Projet de loi relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich

Monsieur Lucien Clement est désigné rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Un représentant du Ministère présente le projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi porte sur l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich, cela pour un montant total ne pouvant dépasser 70,295 millions d'euros. Dans ce contexte, le réseau routier sera réorganisé avec deux épines dorsales, à savoir le futur boulevard Raiffeisen qui sera aménagé en partie sur le tracé existant de la rue Raiffeisen et qui reliera le plateau de Howald aux quartiers nord-ouest de la ville et le futur boulevard Kockelscheuer qui reliera le rond-point Glück au rond-point Kockelscheuer en traversant le nouveau quartier de l'est vers l'ouest. Par ailleurs, une réorganisation de l'échangeur autoroutier sera effectuée dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du trafic par les automobilistes et afin d'augmenter sa capacité et d'améliorer son intégration dans un site urbanisé.

Il faut savoir que ce montant de 70,295 millions d'euros ne concerne que la part de l'Etat. En effet, les coûts du projet ont été établis sur base d'un devis distinguant les coûts à charge de l'Etat de ceux à charge de la Ville de Luxembourg. Les coûts à charge de la Ville de Luxembourg comportent notamment ceux relatifs aux assises nécessaires aux transports publics, aux dessertes du site par des routes secondaires, aux pistes cyclables, aux pistes pour piétons, aux îlots de verdure,...

Suite à cette présentation, la question des transports en commun est évoquée. A cet égard, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'un autre projet de loi, à savoir le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (document parlementaire 6146) va de pair avec le texte sous rubrique. Il explique succinctement que le projet de loi 6146 vise à faire autoriser l'aménagement de la première phase de la gare périphérique de Howald et nécessitera des investissements à hauteur de 42,8 millions d'euros. Il est d'avis que ces deux textes devront dans la mesure du possible être évacués ensemble. Le représentant du groupe *déi gréng* est du même avis, notamment afin de mettre en place une offre performante de transports en commun, et ceci afin de

contribuer à l'objectif politique d'un modal split 40:60. Il explique en effet que la gare périphérique de Howald constitue un élément-clé du concept global de mobilité urbaine et périurbaine.

Toujours concernant la thématique des transports en commun et suite à une question afférente, il est signalé que le tracé exact du tram n'a pas encore été défini : il existe en effet plusieurs options possibles et la décision finale n'a pas encore été prise.

Il est en outre précisé que les plans n°3 et 4 du document parlementaire 6137 représentent en pointillé orangé les pistes prévues pour les transports en commun. Le Ministère informe que ce tracé a été prévu pour qu'à la fois les bus et les trams puissent circuler sur ces voies. Suite aux doutes exprimés par un membre de la Commission, il est confirmé que des études préalables ont été réalisées sur le terrain par des spécialistes et qu'il en a été conclu que ces voies auront la capacité nécessaire pour accueillir à la fois le bus et le tram. Les responsables gouvernementaux s'engagent cependant à faire contrôler une nouvelle fois ces affirmations.

Suite à plusieurs questions ponctuelles, il est encore souligné que :

- les promoteurs commerciaux prendront à leur charge les coûts liés à l'achat et à l'aménagement des dessertes vers leurs boutiques ;
- le calendrier exact des travaux est extrêmement difficile à évaluer, car il ne s'agira pas uniquement de construire un réseau routier, mais également des infrastructures afin d'urbaniser un quartier. Un projet d'une telle envergure se fera en plusieurs étapes : tout d'abord les routes, puis les échangeurs, et ensuite l'urbanisation. La première étape du projet sera l'aménagement du Boulevard Raiffeisen ;
- au vu de la configuration des lieux, il est très compliqué de prévoir des mesures antibruit. Cependant, il n'y aura pas d'habitations aux abords des grands boulevards, mais uniquement des commerces et des bureaux. En outre, grâce à la présence de pistes cyclables, les constructions seront relativement éloignées des routes. Dans ce contexte, le représentant du groupe *déi gréng* se déclare très satisfait du fait que des pistes cyclables aient été prévues dès les prémisses du projet ; il estime qu'il faudrait à l'avenir systématiquement y penser lors de la construction de nouvelles infrastructures routières ;
- la totalité du nouveau site sera couverte par le chauffage urbain ;
- il est techniquement possible de construire un tram sans caténaire, mais le coût de construction étant sensiblement plus élevé, il est uniquement envisagé de prévoir ce type d'investissement sur les points sensibles (ex. Pont Adolphe), et non pas sur tout le tronçon.

A la demande de la commission parlementaire, une présentation d'ensemble du projet concernant le nouveau quartier aura lieu en septembre ou en octobre. Les membres considèrent en effet qu'il serait intéressant de pouvoir appréhender le projet dans sa globalité, y compris le développement urbanistique ainsi que l'emplacement précis de la plateforme multimodale d'échange pour les différents modes de transports à savoir le train classique, le tram et le bus.

6. Divers

Monsieur le Président informe que le projet de loi instituant les recours en matière de marchés publics (n°6119) devra encore être examiné par la Commission, voire évacué en séance plénière, avant les vacances d'été, car le délai de transposition de la directive 2007/66/CE modifiant les directives 89/665/CEE et 92/13/CEE du Conseil en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité des procédures de recours en matière de passation des marchés publics, est d'ores et déjà dépassé.

Luxembourg, le 14 juillet 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden



CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 02 juin 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 5 mai 2010
2. 6110 Projet de loi ayant pour objet
 - A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
 - B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
 - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
 - D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6114 Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004
 - 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
 - 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
 - 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés
 - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
 - Continuation de l'examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
5. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Georges Gehl, M. Max Nilles, M. Jeannot Poeker, M. Franck Reimen, M. Robert Schmit, M. Tom Schram, M. Claude Waltzing, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Etgen, M. André Hoffmann

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 5 mai 2010

Le projet de procès-verbal de la réunion du 5 mai 2010 est adopté.

2. 6110 Projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire ;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Pour rappel, le projet de loi 6110 a d'ores et déjà été examiné par la Commission du Développement durable au cours de la réunion du 24 février dernier.

Au cours de la présente réunion, il est procédé à l'examen des articles du projet, à la lumière de l'avis de la Chambre des Salariés et de l'avis du Conseil d'Etat.

Dans son avis du 4 mai 2010, la Haute Corporation a notamment critiqué le fait qu'aucun tableau de concordance ne soit joint au projet de loi. Sans ce tableau, le Conseil d'Etat ne peut apprécier si toutes les modifications apportées par la directive à transposer sont transcrites dans les textes de transposition nationaux. En outre, le Conseil d'Etat a émis deux oppositions formelles.

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à l'examen des articles du projet, en se basant sur le tableau synoptique élaboré par les soins du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et joint en annexe 1 du présent procès-verbal.

Articles 1^{er} et 2

L'article 1^{er} précise que la fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'ILR et fait ainsi droit à l'article 30, paragraphe 1^{er} de la directive 2001/14/CE, qui prévoit que les Etats membres instituent un organisme de contrôle. L'article 2 précise la mission principale du régulateur et définit la notion de « candidat », notion de référence utilisée dans le cadre du projet de loi sous rubrique.

Le Conseil d'Etat propose de regrouper l'article 1^{er} et l'alinéa premier de l'article 2 dans un même article. La Commission du Développement durable décide de ne pas suivre cette proposition, car elle n'en voit pas l'utilité.

La Chambre des Salariés craint quant à elle que la désignation d'un interlocuteur autonome absolument neutre et étranger aux transports ferroviaires, en l'occurrence l'ILR, risquerait de compromettre l'efficacité et le bon fonctionnement du système. La Commission du Développement durable ne donne pas suite à cette remarque, car il ressort clairement du texte de la directive 2007/58/CE que l'organisme de contrôle doit être fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. Par conséquent, le fait de choisir un organisme de contrôle absolument neutre et indépendant du secteur ferroviaire est une obligation.

Les articles 1^{er} et 2 se liront comme suit :

Art. 1^{er}. – *La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).*

Art. 2. – 1. *L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.*

2. *On entend par « candidat » toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.*

Article 3

L'article 3 approfondit les missions du régulateur et fait droit au paragraphe 1^{er} de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, ainsi qu'au paragraphe 5 de l'article 2 de la directive 2007/58/CE en précisant que le régulateur est un organisme totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et/ou de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 8 de la directive 2007/58/CE et à l'article 31 de la directive 2001/14/CE, les différents organismes de contrôle des Etats membres procèdent à un échange d'informations.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'au paragraphe 3 de l'article, il y a lieu de compléter l'expression « autre Etat membre » par les termes « de l'Union européenne ». Cette observation vaut aussi pour le paragraphe 6. Au paragraphe 4, il y a lieu de remplacer les termes « et/ou » par le terme « et ». Pour finir, la Haute Corporation propose une nouvelle formulation pour le libellé du paragraphe 6. La commission parlementaire décide de suivre toutes ces propositions de modifications et de libeller l'article 3 comme suit :

Art. 3. – 1. *Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.*

2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions ci-après dénommé le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

3. La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les mêmes garanties qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

4. Le régulateur est totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée ~~et/ou~~ de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

5. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

6. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne.

7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Article 4

L'article 4 prévoit qu'il incombe au régulateur de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents et ce à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-

cadres. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire.

Pour ce qui est du 1^{er} paragraphe de cet article, le Conseil d'Etat, ainsi que la Chambre des Salariés insistent à ce que le bout de phrase « *afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures* » soit supprimé, car ce bout de phrase n'est pas prévu dans le texte de la directive et est superfétatoire au vu de l'alinéa 2 qui suit. La Commission du Développement durable suit cette proposition.

Toujours pour ce qui est du paragraphe 1^{er}, la Chambre des Salariés désire supprimer les mots « *également* » et « *éventuelle* » du 2^{ème} alinéa. La Commission suit cette proposition et rédigera donc à un amendement parlementaire.

En ce qui concerne le paragraphe 2, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase « *A partir du 1^{er} janvier 2010* » soit supprimé, étant donné que cette date est révolue. La Commission du Développement durable suit également cette proposition.

Pour ce qui est du paragraphe 3, le Conseil d'Etat insiste sur la suppression du terme « *notamment* » et, en se référant au principe de la hiérarchie des normes, exige sous peine d'opposition formelle la suppression du bout de phrase « *et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise* ». La commission parlementaire donne suite à ces critiques.

La Chambre des Salariés estime qu'une formulation légèrement aménagée telle que : « *le régulateur émet un avis sur les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure* » serait plus adaptée. La Commission ne suit pas cette suggestion, car les redevances ne sont pas fixées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire mais par le législateur.

L'article 4 amendé se lira comme suit :

Art. 4.– 1. *Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré. ~~afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.~~*

*Le régulateur se prononce **également** sur l'existence **éventuelle** d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.*

2. ~~*A partir du 1er janvier 2010, Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.*~~

3. *Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent ~~notamment~~ de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. ~~et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.~~*

Article 5

L'article 5, qui parle du traitement des litiges, précise les cas dans lesquels le régulateur peut être saisi par un candidat, ainsi que les détails de l'instruction et de la procédure devant le régulateur. Cette disposition légale nationale contient également la possibilité de former un recours juridictionnel contre la décision de l'organisme de contrôle.

Le Conseil d'Etat constate que cet article est l'article unique du chapitre 2 du projet de loi 6110 relatif au « *Traitement des litiges* ». Il préférerait que ce chapitre soit intitulé « *Litiges et recours* » afin de garantir le parallélisme avec l'article 59 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz, ainsi qu'avec l'article 63 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

La Chambre des Salariés propose quant à elle de regrouper les chapitres 2 et 3 du projet dans un chapitre unique avec l'introduction d'autres subdivisions en sections, voire paragraphes. Les membres de la commission parlementaire ne voient pas l'utilité d'une telle démarche, le texte proposé étant clair et structuré.

La Chambre des Salariés sollicite en outre une approche restrictive et demande à ce que le point g) du 1^{er} paragraphe de l'article 5 soit supprimé. La commission parlementaire fait sienne cette proposition et rédigera un amendement allant dans ce sens.

L'article 5 se lira comme suit :

Art. 5. – 1. *Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et en particulier:*

a) à l'exercice du droit d'accès au réseau;

b) au contenu du document de référence du réseau (DRR);

c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes;

d) au système de tarification;

e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter;

f) à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares.

~~g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.~~

2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants.

Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.

4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non

discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

Article 6

L'article 6 prévoit diverses sanctions administratives qui peuvent être prononcées par le régulateur en cas de manquements des acteurs du secteur du transport ferroviaire. Cet article précise également que l'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

Afin d'éviter tout risque d'un cumul de sanctions administratives et pénales, le Conseil d'Etat exige sous peine d'opposition formelle que seuls les manquements à la loi en projet puissent être frappés d'une sanction administrative. Il estime par ailleurs que les lois du 1^{er} août 2007 concernant l'une l'organisation du marché de l'électricité et l'autre l'organisation du marché du gaz pourraient utilement guider les auteurs du projet de loi, alors que ces deux textes prévoient expressément que les sanctions administratives ne pourront trouver application que dans la mesure où « les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale ».

Concernant l'alinéa du point 1a), le Conseil d'Etat constate que les sanctions d'avertissement et de blâme ne sont pas prévues dans le texte. Afin de garder le parallélisme des textes législatifs indépendamment du secteur économique à superviser par l'ILR, le Conseil d'Etat insiste à ce que les auteurs reprennent les sanctions de l'article 65 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 60 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les membres de la commission parlementaire sont d'accord de reprendre textuellement les sanctions de l'article 60 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 65 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, ainsi que d'intégrer les sanctions d'avertissement et de blâme dans le texte.

L'article 6 se lira donc comme suit :

Art. 6.– 1. *Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes :*

a) *en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.*

b) *Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :*

- un avertissement ;

- un blâme ;

- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an ;

- une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la

situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.-(cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

— une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;

— une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.-(cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement.

b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.

c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.

d) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.

e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

g) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

h) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

i) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

j) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Article 7

L'article 7 a pour objet de définir les modalités de financement du régulateur. Il n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 7.– Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5, paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

Article 8

L'article 8 complète l'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en y incluant les frais de fonctionnement du régulateur. Il n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 8.– *L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant :*

- *les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.*

Article 9

L'article 9 modifie l'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire, mais la Commission du Développement durable désire garder cette disposition légale dans le projet de loi :

Art. 9.– *L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:*

La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

Article 10

L'article 10 porte abrogation des paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que de l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Cet article abroge également les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la même loi, devenus superfétatoires par les stipulations de la présente loi.

Le Conseil d'Etat constate que les articles dont l'abrogation est proposée ont été introduits par la loi du 24 juillet 2006 modifiant entre autres la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. La commission parlementaire maintient pourtant le texte initial car, malgré le fait que des modifications aient été effectivement introduites par la loi du 24 juillet 2006, il s'agit toujours d'une modification à la loi modifiée du 11 juin 1999 :

Art. 10.– *Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.*

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Article 11

L'article 11 définit la forme abrégée sous laquelle il peut être fait référence à la présente loi et n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat :

Art. 11.– *La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi sur la régulation du marché ferroviaire“.*

Article 12

L'article 12 arrête la date de mise en vigueur de la présente loi et n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat :

Art. 12.– *La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.*

*

Une lettre d'amendements sera rédigée et soumise au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

3. 6056 *Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne*

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de transposer en droit national la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ; il porte sur les modalités d'obtention et de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence dans un contexte de collaboration régionale croissante entre prestataires de services de navigation aérienne.

Une première version de ce projet de loi avait été déposée en date du 12 juin 2009. Dans son avis du 18 décembre 2009, le Conseil d'Etat s'était formellement opposé à l'adoption de ce projet de loi, car il ne répondait pas, sur plusieurs points, aux préceptes de la Constitution. Le Conseil d'Etat estimait que le projet était à remettre totalement sur le métier.

Au cours de la présente réunion, les membres de la Commission du Développement durable procèdent à l'examen du texte remanié par le Gouvernement et de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, qui date du 4 mai dernier, et ceci sur base du tableau synoptique élaboré par les soins du Ministère du Développement durable et des Infrastructures (voir annexe 2 du présent procès-verbal).

Article 1^{er}

L'article 1^{er} cerne le champ d'application de la loi, qui a pour objet de créer une base légale appropriée pour assurer la transposition et la mise en œuvre des dispositions de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. L'objectif poursuivi pour la loi est l'introduction de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne en fixant un encadrement de la profession dans une optique de renforcement et d'harmonisation des normes de sécurité aérienne qui s'inscrit dans un contexte à échelle européenne. La licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettra la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de compétence plus élevés et qui seront mieux comparables au niveau européen. Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. La directive couvre tous ces contrôleurs de la circulation aérienne.

Le Conseil d'Etat propose d'omettre les deuxième et troisième alinéas de l'article 1^{er}, car ils ne contiennent aucun élément normatif. La Commission décide de suivre cette proposition et l'article 1^{er} sera libellé comme suit :

Art. 1er. Champ d'application et objectif

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

La présente loi a pour objet la mise en œuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions telles qu'elles figurent dans la directive 2006/23/CE. Les auteurs du projet ont inséré deux définitions supplémentaires pour améliorer la lisibilité du texte : « OJTI » et « examinateur (assessor en anglais) », qui sont des termes consacrés spécifiques à la navigation aérienne. L'abréviation « OACI » a été retenue pour alléger le texte.

Le Conseil d'Etat constate que cet article tient compte des observations formulées par dans son avis du 18 décembre 2009, en reprenant les définitions prévues par la directive 2006/23/CE dans le texte de la loi au lieu de les reprendre dans le règlement d'exécution. Il propose de compléter le point m) par les termes „(ci-après dénommée „la DAC“) “ à la suite des termes „Direction de l'Aviation civile“. En outre, il suggère de reformuler les points d) et p) de l'article. La Commission du Développement durable suit ces propositions et l'article 2 se lira comme suit :

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par:

a) „service du contrôle de la circulation aérienne“: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;

b) „prestataire de services de navigation aérienne“: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;

c) „circulation aérienne générale“: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;

d) „licence“: un certificat qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte;

e) „qualification“: l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes:

- 1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV);*
- 2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI);*
- 3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural – APP);*
- 4. contrôle d'approche de surveillance (approach control surveillance – APS);*
- 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP);*
- 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS);*

f) „mention de qualification“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question;

g) „mention d'unité“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;

h) „mention linguistique“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;

- i) „mention d'instructeur“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position;
- j) „indicateur d'emplacement OACI“: le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique;
- k) „secteur“: une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol;
- l) „formation“: l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire;
 2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;
 4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur;
 5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur;
- m) „organisme de formation“: une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'Aviation Civile (ci-après dénommée „la DAC“) en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation;
- n) „programme de compétence d'unité“: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
- o) „plan de formation en unité“: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position;
- p) „examineur (assessor)“, „évaluateur“: personne titulaire de l'autorisation établie par la DAC qui indique son aptitude à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;
- q) „OACI“: Organisation de l'Aviation Civile Internationale;
- r) „OJTI (on the job training instructor)“: instructeur de formation sur la position.

Article 3

La DAC est l'administration publique luxembourgeoise qui endosse les responsabilités de l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle satisfait à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE, à savoir les critères d'impartialité et d'indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne que vis-à-vis des organismes de formation.

Le paragraphe 2 reprend les autres missions incombant à la DAC en tant qu'autorité compétente résumant les principales tâches de celles-ci découlant de l'article 14 de la directive 2006/23/CE.

Le dernier paragraphe de l'article 3 renvoie à l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée inscrit dans la loi organique de la Direction de l'Aviation afin de doter cette administration publique de la flexibilité requise pour s'adjoindre l'expertise requise dans ce domaine hautement spécialisé afin de satisfaire à ses missions légales en tant qu'autorité nationale de surveillance.

Le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du premier alinéa par un nouveau texte. De même, il propose de reformuler le début de l'alinéa 2. La Commission décide de suivre ces propositions et de rédiger l'article 3 comme suit :

Art. 3. Autorité nationale de surveillance

La DAC est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.

La DAC est aussi ~~l'autorité~~ compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;
- b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions;
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Article 4

L'article 4 reprend les principes généraux indiqués à l'article 4 de la directive 2006/23/CE s'agissant des procédures de délivrance, de prorogation, de suspension et retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des contrôleurs stagiaires. Cet article pose les principes fondamentaux du système de délivrance de licences : création d'un marché du travail pour les activités de contrôle de la circulation aérienne et définition des caractéristiques fondamentales de la licence, qui englobent les compétences de son détenteur et l'autorisation donnée par les autorités de surveillance nationales. Cet article énumère les obligations incombant au candidat d'une licence ou d'une licence stagiaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation et se lit comme suit :

Art. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne:

- a) *en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale;*
- b) *lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;*

c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.

Article 5

Les règles de la sécurité aérienne ne permettent à un contrôleur stagiaire que d'assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur de la position, communément désigné comme „*on the job training instructor (OJTI)*“. Tout postulant pour un poste de contrôleur de la circulation aérienne doit d'abord obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et effectuer un stage, tant pratique que théorique, avant de pouvoir prétendre à une licence définitive. Le stagiaire doit satisfaire à des exigences de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques. L'appréciation de l'équivalence du certificat d'études visée à l'article 5(a) *in fine* de la présente loi se fera conformément aux prescriptions de la loi du 14 août 2000 portant approbation de la Convention sur la reconnaissance des qualifications relatives à l'enseignement supérieur dans la région européenne, faite à Lisbonne, le 11 avril 1997.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation et se lit comme suit :

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI. Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur 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;
- b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi;
- c) être en possession d'une attestation médicale valide;
- d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 6

Tout postulant pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit satisfaire à des exigences particulières de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation et se lit comme suit :

Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 21 ans;
- b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité;
- c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi;
- d) être en possession d'une attestation médicale valide;
- e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

Article 7

Le libellé initial de l'article 7 s'apparente à celui de l'article 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. La procédure ressemble à celle instaurée par la loi modifiée du 14 février 1955 relative aux mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire. Les dispositions de la loi du 1er décembre 1978 réglant la PANC, applicables à l'élaboration de toutes les décisions administratives individuelles, ont vocation à s'appliquer en l'espèce, car l'octroi et toute mesure restrictive à l'autorisation d'accès tombent sous le champ d'application de cette loi. Chaque décision prise en vertu de l'article 7 comprend une mesure restrictive à l'égard de l'autorisation d'accès nécessitant le respect de certaines règles de procédure afin de garantir les droits de la défense. Ainsi, la DAC doit non seulement motiver sa décision et la communiquer à la personne concernée, mais aussi prendre l'avis motivé d'une commission spéciale qui a vocation à instruire le dossier et à entendre au préalable l'intéressé qui peut y faire valoir ses droits de défense. L'intéressé, sous la menace d'une procédure de suspension ou de retrait de sa licence de contrôleur de la circulation aérienne, dispose ainsi d'une garantie supplémentaire à faire valoir ses droits devant un organe composé de spécialistes en matière de navigation aérienne. Dans sa version initiale, l'article 7 est libellé comme suit :

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) *si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;*

- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, quia pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la

décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.

Le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que soit prévu un recours en réformation à l'encontre des décisions prises par la DAC dans le cadre de l'article 7. En effet, ces décisions risqueront de relever de la matière pénale au sens de l'article 6.1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme, étant donné qu'elles ne tendent pas à la réparation pécuniaire du préjudice, mais visent pour l'essentiel à punir. La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme admet qu'une sanction imposée par l'administration ne se heurte pas à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme pour autant que l'administré puisse saisir de toute décision prise à son encontre un organe judiciaire de pleine juridiction qui a la „compétence pour se pencher sur toutes les questions de fait et de droit pertinentes pour le litige dont il se trouve saisi“. Un recours en annulation n'offre toutefois pas les garanties de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Il y a donc lieu d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 5 de l'article sous examen, libellé comme suit: „Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.“ La commission parlementaire décide de suivre cette proposition de l'introduction d'un recours en réformation contre les décisions de retrait, de refus ou de suspension des licences, mentions et qualifications.

Le Conseil d'Etat s'oppose encore formellement à l'encontre du paragraphe 6 de l'article 7, en ce que celui-ci délègue à un règlement ministériel la fixation des modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations de la future commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne. En effet, d'après l'article 36 de la Constitution, le pouvoir réglementaire d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc. La Commission du Développement durable décide de faire droit à cette opposition formelle en prévoyant, conformément à l'article 36 de la Constitution le recours à un règlement grand-ducal.

Le paragraphe 10 de l'article 7 est à supprimer, selon la Haute Corporation, car il ne répond pas aux règles contentieuses ordinaires en matière administrative. En effet, le juge administratif n'a pas pour compétence de prononcer des mainlevées judiciaires. La commission parlementaire donne suite à cette suggestion.

La Commission du Développement durable décide en outre d'introduire deux amendements pour clarifier l'article 7, paragraphes (2) e) et (3) b) :

L'article 7, paragraphe (2) e), est remplacé par le libellé qui suit :

« e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne. »

Le libellé actuel de l'article 7 paragraphe (2) e) du projet de loi s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Etant donné que le libellé actuel est, d'un côté, imprécis en reprenant les termes « infractions à la sécurité des personnes et des biens » et, d'un autre côté, risque d'inclure parmi les raisons justifiant un retrait ou un refus du renouvellement des infractions, notamment civiles, sans lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien, il est proposé d'agencer le libellé actuel pour n'inclure que les infractions « pénales » ayant un lien avec la réglementation aérienne et de supprimer la référence aux « infractions à la sécurité des personnes et des biens ».

L'article 7, paragraphe (3) b), est remplacé par le libellé qui suit :

« b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne ; »

Le libellé actuel de l'article 7, paragraphe (3) b), s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Le libellé actuel est imprécis en ne mentionnant pas que les faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pris en compte pour décider une suspension de la validité d'une licence, d'une mention ou d'une qualification, doivent avoir un lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien. Il est proposé d'agencer le libellé dans ce sens en y insérant les termes « en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien ».

L'article 7 amendé se lira donc comme suit :

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées.

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées ;*
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée ;*
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;*
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;*
- e) à la suite d'une condamnation **judiciaire pénale** devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne **ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.***

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi :

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales ;*
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves **en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien** pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne ;*

- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel grand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

~~(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.~~

Article 8

Cet article instaure un mécanisme de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par un Etat membre de l'UE conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE. Par ailleurs,

il décrit les conditions de reconnaissance de licences délivrées par un Etat non membre de l'UE ou par une organisation internationale dûment mandatée.

L'article 8 n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation et se lit comme suit :

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal:

- a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;*
- b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal;*
- c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.*

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

Article 9

L'article 9 détermine l'autorité compétente, en l'occurrence la DAC, pour gérer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant les formations destinées aux contrôleurs de la circulation aérienne. Dans sa version initiale, il est libellé comme suit :

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation

La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, suspendre ou retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg. Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article dans sa teneur actuelle, dans la mesure où il est prévu que les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments sont définies par règlement grand-ducal. En effet, le fait de prévoir un agrément dont les conditions seraient fixées par voie de règlement grand-ducal pour les personnes autorisées à dispenser des cours de formation risque de heurter le principe de la liberté de commerce érigé en matière réservée à la loi par l'article 11(6) de la Constitution.

La Commission du Développement durable décide de donner suite à l'observation du Conseil d'Etat en relevant au niveau de la loi les dispositions qui figuraient auparavant dans l'article 10 du projet de règlement grand-ducal d'exécution. Il est à noter que, étant donné que ces dispositions se trouvaient à l'origine du règlement grand-ducal d'exécution accompagnant le projet de loi 6056, ces dispositions doivent en être supprimées et l'actuelle annexe II du projet de règlement grand-ducal deviendra l'annexe III de la future loi.

L'article 9 amendé se lira comme suit :

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.

(1) La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

(3) Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.

(4) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

(5) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.

(6) La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'Annexe III de la présente loi.

(7) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) n°2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi.

Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Article 10

L'article 10 a trait aux dispositions régissant la prime de formation à allouer aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien. Cette disposition est insérée en attendant l'aboutissement des discussions en matière d'introduction d'une carrière de contrôleur aérien avec les instances compétentes.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens en plus de leur traitement de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale. En outre, il estime que ces dispositions auraient dû trouver leur place dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.

Malgré cette remarque, la Commission du Développement durable décide de maintenir cette disposition, qui vise à tenir compte, dans le cadre de l'objectif de renforcer les normes de

sécurité dans le ciel européen, du rôle important que jouent les contrôleurs de la circulation aérienne qui seront dans le futur titulaires d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et partant soumis à des exigences obligatoires de formation initiale et continue importantes. La commission parlementaire considère en outre qu'étant donné que lesdites primes sont liées aux licences, il semble normal de les insérer dans le texte sous rubrique. L'article 10 se lira donc comme suit :

Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Article 11

La directive 2006/23/CE impose à chaque Etat membre d'instaurer des sanctions « effectives, proportionnées et dissuasives » pour l'inobservation des règles nationales adoptées conformément aux prescriptions communautaires. S'appuyant sur le principe général de la légalité des peines, les sanctions pénales relèvent du domaine de la loi. L'article 11 instaure un régime de sanctions administratives à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui autorisera à un contrôleur de la circulation aérienne d'exercer une fonction déterminée sans être en possession des licences, des qualifications ou des mentions requises.

Le second paragraphe prévoit l'octroi d'une amende administrative à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui continue à effectuer des prestations sans disposer d'un plan de formation obligatoire dûment agréé. Le recours à des sanctions administratives dans le pareil cas de figure constitue un moyen efficace puisqu'il ne faut pas rechercher la ou les personnes physiques à l'intérieur de la personne morale qui sont la cause de l'état infractionnel.

Le Conseil d'Etat remarque que les sanctions administratives prévues par cet article correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or, les services visés par le texte sous rubrique sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne. Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires aux agents enfreignant la loi. La Haute Corporation est d'avis que le système de sanctions inventé par les auteurs du projet n'est pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.

La commission parlementaire décide pourtant de maintenir tel quel le libellé de l'article 11. En effet, s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de service tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie de l'espace aérien luxembourgeois est déléguée à Belgocontrol et à Eurocontrol qui disposent d'une personnalité juridique distincte. De plus, tout le cadre législatif du ciel unique européen est

basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services. Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel « *si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat* ». Etant donné que le retrait du certificat équivaut à une paralysie du trafic aérien et ne devrait constituer qu'une mesure de dernier ressort, le recours à des amendes administratives est jugé approprié.

L'article 11 se lira donc comme suit :

Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.

L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

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

Article 12

Pour accroître le partage d'informations sur la sécurité aérienne, le législateur communautaire insiste sur la nécessité d'instaurer un système de « *culture juste* ». L'efficacité de la détection et de la prévention des risques liés aux accidents est renforcée par un échange d'informations et leur notification par les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile. La nature sensible de ces informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte serait d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel visé. L'émergence d'une culture non punitive a permis de développer cette indispensable transparence au sein des différents acteurs aéronautiques, en admettant qu'une grande partie des actes risqués constituent des erreurs involontaires qui ne sont pas vraiment condamnables. Si cette culture constitue un réel progrès dans la quête d'une sécurité renforcée, elle ne permet toutefois pas de distinguer clairement les actes répréhensibles des comportements ne méritant pas de sanctions et peut conduire à des excès. Le risque existe que la démarche permanente de non-sanction se transforme en culture de l'immunité qui aboutit à ignorer d'éventuels aspects disciplinaires graves. Voie médiane entre culture de la sanction et culture non punitive, la culture juste repose, quant à elle, sur la recherche d'une définition des comportements non acceptables devant être sanctionnés. Ce travail de clarification doit permettre d'instaurer un climat de confiance auprès des personnels qui sauront que la plupart des erreurs commises ne font pas l'objet de sanctions. Le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile a transposé ce concept de « *culture juste* » dans la réglementation nationale. Son objectif primaire du système de notification des événements vise la prévention des accidents et des incidents et non la détermination de fautes ou

responsabilités. A cet égard le règlement grand-ducal confère des garanties de confidentialité aux personnes individuelles censées alimenter le système dans un but d'améliorer le niveau de sécurité aérienne. Les informations recueillies ne serviront pas à la poursuite individuelle des personnes sauf en cas de négligence grave. Cependant le mécanisme de notification volontaire ou obligatoire ne met pas en place une sorte d'immunité générale pour les personnes notifiant les incidents générés de leur propre chef. Ainsi les faits de négligence grave ne sont jamais couverts par une quelconque immunité. Il est très difficile d'établir une règle générale définissant ce qui est punissable et ce qui ne l'est pas. Ce qui n'est pas tolérable ou acceptable, ce sont la dissimulation et les actes sciemment dangereux. Si la sanction ne doit pas disparaître pour certains manquements délibérés à la sécurité, il n'est ni simple ni souhaitable de vouloir donner une définition trop stricte des comportements devant faire l'objet d'une punition. L'exercice consiste avant tout à éviter de créer un lien automatique entre la notification d'un événement quelconque et le déclenchement d'une procédure de suspension, voire de retrait d'une licence. Le concept de « *culture juste* » favorise l'instauration d'un dialogue entre les différents acteurs concernés, notamment autour de la nécessité d'un processus permanent d'améliorer la sécurité qui s'appuie sur la recherche d'erreurs qui ne sont pas nécessairement des fautes, mais un processus qui reconnaît également comme légitime de sanctionner l'auteur d'une faute, c'est-à-dire d'un non-respect volontaire d'une règle de sécurité. L'auteur d'un compte rendu d'évènement volontaire ou obligatoire bénéficiera d'un certain nombre de garanties légales conformément à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 portant réglementation de la navigation aérienne. Il convient de signaler que le principe de la « *culture juste* » est un outil très important dans le dispositif de prévention des accidents et des incidents, car elle constitue une source vitale d'informations pour les autorités en charge de la surveillance de la sécurité aérienne.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au maintien de l'article 12 dans sa formulation actuelle, car le renvoi à des règlements grand-ducaux dans un texte de loi ne respecte pas le principe de la hiérarchie des normes. Par ailleurs, le Conseil d'Etat ne peut pas non plus marquer son accord avec le texte en ce qu'il contrevient aux prescriptions de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article dispose que « *Aux fins de garantir la confidentialité des informations ..., aucune action ... disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'évènements, sauf dans les cas de négligence grave* ». Le Conseil d'Etat ne voit pas de raison de limiter cette protection dans le présent cadre.

Face à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide la suppression de l'article 12. En effet, cet article n'est pas requis par la directive 2006/23/CE et risque d'induire en confusion par rapport à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui précise clairement le cadre de protection dont bénéficie la personne en cas d'infractions involontaires signalées à l'autorité conformément à la réglementation applicable. Il convient de rappeler que l'objectif du législateur n'était aucunement de restreindre l'application de l'article 42 précité mais simplement d'établir un lien avec la réglementation applicable en matière de notification obligatoire d'incidents.

~~Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes rendus d'évènements~~

~~Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile prend en compte les dispositions du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'évènements dans l'aviation civile si elle procède à la suspension ou au retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions associées dans les~~

~~cas de notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal précité du 8 mai 2007.~~

*

Une lettre d'amendements sera rédigée et soumise au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

4. 6114 Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004

1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO

3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

Pour rappel, le projet a déjà été présenté au cours de la réunion du 5 mai dernier.

Les représentants gouvernementaux informent en outre que ce projet doit être évacué de manière urgente, car la directive 2008/101/CE aurait dû être transposée avant le 2 février 2010.

Il est signalé que le Conseil d'Etat a, dans son avis du 19 novembre 2009, proposé de remplacer intégralement la loi tout en respectant la transcription fidèle des dispositions de la directive, car il estimait en effet que le recours à une loi modificative de la loi modifiée du 23 décembre 2004 conduirait à un texte difficilement lisible. La Commission du Développement durable constate que la suggestion de la Haute Corporation dépasse le cadre de la proposition du Gouvernement qui consiste à ne modifier que ponctuellement la loi modifiée du 23 décembre 2004. D'ailleurs, l'analyse détaillée de l'avis du Conseil d'Etat montre que le texte coordonné qu'il suggère risque de ne pas répondre aux impératifs d'une transposition complète des directives successives intervenues en la matière. La Commission décide donc, dans un souci notamment d'assurer la conformité de la loi avec la directive 2008/101/CE, de maintenir le texte gouvernemental, quitte à le modifier à la lumière des observations pertinentes du Conseil d'Etat.

Les membres de la commission parlementaire procèdent ensuite à l'examen des articles, sur base du tableau synoptique élaboré par les soins du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et repris en annexe 3 du présent procès-verbal.

Article 1^{er}

Cet article introduit les quatre titres prévus par la directive ainsi qu'un titre spécifique portant des dispositions diverses, ceci notamment afin d'améliorer la lisibilité du texte. Il est libellé comme suit :

Art. 1^{er}.

Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004

- a) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre*
- b) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO*
- c) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés,*
dénommée ci-après « LOI » :

1. Avant l'article 1^{er} de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre I : Dispositions générales** » ;
2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre II : Aviation** » ;
3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre III : Installations fixes** » ;
4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre IV : Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes** ».
5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre V : Dispositions diverses** ».

Article 2

Cet article reprend les définitions de la directive. La Commission du Développement durable approuve la décision des auteurs du projet de loi d'avoir repris la notion de « Commission », telle que suggérée par le Conseil d'Etat et partant d'avoir ajouté une définition afférente en tant que nouveau point u) formulé comme suit : « u) « Commission », la Commission européenne ». L'article 2 se lira comme suit :

Art. 2.

L'article 3 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le point b) est remplacé par le texte suivant :
« b) « émissions », le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité ; »
2. Les points p), q), r), s), t), u) nouveaux sont ajoutés :
« p) « exploitant d'aéronef », la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même ; »
« q) « transporteur aérien commercial », un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier ; »
« r) « Etat membre responsable », l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5 septies ; »
« s) « émissions de l'aviation attribuées », les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport en provenance des pays tiers ; »
« t) « émissions historiques du secteur de l'aviation », la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ; »
« u) « Commission », la Commission européenne ».

Article 3

Cet article adapte l'intitulé de l'annexe I, en intégrant les dispositions afférentes de la directive. Dans la version du projet de loi soumise à l'avis du Conseil d'Etat en juin 2009, le libellé était le suivant :

Art. 3.

1. A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit:
« Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi »

2. L'article est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit :

« Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière ».

Dans son avis du 10 novembre 2009, le Conseil d'Etat avait noté que les auteurs du projet de loi proposaient que les annexes puissent être modifiées par voie de règlement grand-ducal. La Haute Corporation était d'avis que toute modification d'annexe devra se faire par une loi modificative, ceci au motif que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Cette approche est justifiée et partant la disposition selon laquelle « 2. Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière » a été biffée dans le projet de loi déposé à la Chambre et l'article 3 se lira comme suit :

Art. 3.

A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit:

« Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi ».

Article 4

L'article 4, qui introduit un article 5bis dans la loi du 23 décembre 2004, reprend le compromis dégagé en deuxième lecture avec le Parlement européen. Afin notamment d'inciter le secteur de l'aviation à des réductions d'émissions le plus tôt possible, le pourcentage d'allocation de quotas pour la période d'allocation 2012-2013 et pour chacune des périodes successives débutant en 2013 est fixé respectivement à 97% et 95%, la référence étant constituée par les émissions dites historiques. Le pourcentage de 95% fera l'objet d'un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014. Dans la version du projet de loi soumise à l'avis du Conseil d'Etat en juin 2009, le libellé était le suivant :

Art. 4.

La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit :

« Art. 5 bis. Quantité totale de quotas pour l'aviation

1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.
2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1^{er} janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.
3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. »

Le Conseil d'Etat a estimé que la mention des obligations de la Commission quant à la détermination des émissions historiques de l'aviation et de la liste des exploitants d'aéronefs concernés n'avait pas sa place dans le dispositif normatif national. Cette approche étant justifiée, le paragraphe 3 du nouvel article 5bis, formulé comme suit : « 3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y

compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. », a été biffé par les auteurs du projet de loi et l'article 4 se lira comme suit :

Art. 4.

La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit :

« Art. 5 bis: Quantité totale de quotas pour l'aviation

- 1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.*
- 2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1er janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période ».*

Article 5

Cet article, qui introduit un article 5ter dans la loi du 23 décembre 2004, a trait à la méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères, suivant des règles qui seront fixées par la Commission. Les recettes afférentes sont versées directement au fonds KYOTO. Le pourcentage de 15% pourra faire l'objet d'un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014.

Le Conseil d'Etat a constaté que les dispositions du paragraphe 4 de cet article, selon lequel « 4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2 » constituent une entorse au principe de non-attribution des recettes de l'Etat. Cependant, le Conseil d'Etat reprend les dispositions afférentes dans le texte coordonné qu'il propose, la loi du 23 décembre 2004 prévoyant en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autres par l'achat ou la vente de crédits d'émission et est alimenté entre autres par le produit de la vente de crédits d'émission et que les recettes afférentes sont portées directement en recette au fonds.

L'article 5 se lira donc comme suit :

Art. 5. *La LOI est complétée par un nouvel article 5ter formulé comme suit.*

« Art. 5ter: Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères

- 1. Pendant la période visée à l'article 5bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.*
 - 2. A compter du 1er janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.*
 - 3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article 5bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.*
 - 4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.*
- La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe ».*

Article 6

L'article 6 repose sur une harmonisation intégrale de la proportion de quotas alloués à titre gratuit à l'ensemble des exploitants d'aéronefs participant au système communautaire afin de mettre tous ces exploitants sur un pied d'égalité. Chaque exploitant est soumis à la réglementation d'un seul Etat membre pour ce qui est de l'ensemble de ses activités à destination, au départ et à l'intérieur de l'UE. Tant la Commission que le ministre et l'administration de l'environnement sont appelés à jouer leur rôle en matière de méthode d'allocation harmonisée pour déterminer la quantité totale de quotas à allouer et pour distribuer les quotas aux exploitants d'aéronefs, ceci entre :

- le moment du calcul au niveau communautaire notamment de la quantité totale de quotas à allouer et du nombre de quotas respectivement à allouer à titre gratuit et à mettre aux enchères
- le moment du calcul du total des quotas, alloués au niveau national et à chaque exploitant d'aéronefs intéressé, respectivement pour la période concernée et pour chaque année et
- le moment de l'attribution par le ministre de l'environnement de quotas à chaque exploitant d'aéronef et par année.

Cet article se lira comme suit :

Art. 6. La LOI est complétée par un nouvel article 5quater formulé comme suit :

„Art. 5quater: Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'allocation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1.

2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.

3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :

- a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5bis,
- b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5ter,
- c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5quinquies, paragraphe 1,
- d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a) et
- e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.

Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.

4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :

- a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) et
- b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.

5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5quinquies.

A noter qu'il y a lieu d'informer le Conseil d'Etat qu'une coquille s'est glissée dans le libellé du premier paragraphe de l'article et que le terme « autorisation » doit se lire « allocation ».

Suite à une question afférente, il est précisé que les modalités concernant l'organisation des ventes aux enchères doivent encore être définies par la Commission européenne. Un projet de règlement européen est en cours d'élaboration. Une fois que ce règlement européen sera publié, il sera directement applicable au Luxembourg et l'on pourra organiser nos ventes aux enchères sur la base de ce règlement sans qu'aucun règlement grand-ducal ne soit *a priori* requis. Il est signalé que, même si les modalités de la vente aux enchères seront fixées au niveau national, la vente aux enchères elle-même se fera au niveau européen.

Article 7

L'article 7 prévoit une réserve spéciale de quotas qui est constituée afin de garantir l'accès au marché des nouveaux exploitants d'aéronefs et d'aider les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes-kilomètres qu'ils effectuent. Dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014, le maintien de la réserve spéciale sera réexaminé, compte tenu de la convergence probable des taux de croissance dans le secteur.

Le Conseil d'Etat souligne que la directive laisse aux Etats membres la faculté de mettre aux enchères les quotas demeurant, le cas échéant, dans la réserve spéciale et qu'une transposition correcte requiert des autorités nationales qu'elles optent pour ou contre cette faculté. Dans la mesure où les auteurs du projet de loi voudraient retenir cette faculté, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faudrait en fixer les modalités.

Il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que la directive prévoit que la Commission européenne peut établir des modalités d'exécution concernant le fonctionnement de la réserve spéciale. Dans l'attente de telles règles et pour des raisons de sécurité juridique, il a donc été décidé par les auteurs du projet de loi de biffer le paragraphe 8 de l'article sous rubrique (version de juin 2009). L'article 7 se lira donc comme suit :

Art. 7.

La LOI est complétée par un nouvel article 5quinquies formulé comme suit :

« Art. 5quinquies. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

1. *Pour chaque période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :*
 - a) *qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2 ; ou*
 - b) *dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;*
et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.
2. *Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.*
En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.
3. *Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :*
 - a) *contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte ;*
 - b) *apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis ;*
et
 - c) *dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique :*
 - i) *le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;*
 - ii) *l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ; et*
 - iii) *la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).*
4. *Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.*

5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.

Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme :

- a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4 et
- b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.

6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5quater, paragraphe 4.

7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :

- a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 ;
 - i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4 ;
 - ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4 et
- b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.

~~8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères.»~~

Article 8

L'article reprend l'article 3octies de la directive. Il se lit comme suit :

Art. 8. La LOI est complétée par un nouvel article 5sexies formulé comme suit :

« Art. 5sexies: Programmes de suivi et de notification

Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15. »

Article 9

L'article 9 vise la notion d'Etat membre responsable d'un aéronef. Selon l'esprit de la directive et afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant relèvera d'un Etat membre. Les Etats membres devraient être tenus de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs titulaires d'une licence d'exploitation pour l'Etat membre en question, ou les exploitants d'aéronefs non titulaires d'une telle licence ou établis dans un pays tiers, dont la majeure partie des émissions pendant une année de base sont imputables à cet Etat membre, se conforment aux exigences de la directive.

Sur base du commentaire du Conseil d'Etat relatif à l'article 4, la Commission du Développement durable constate que le paragraphe 3 du nouvel article 5 septies (version de juin 2009) n'a pas été retenu par les auteurs du projet de loi. Elle est en accord avec cette décision et l'article 9 se lira donc comme suit :

Art. 9.

La LOI est complétée par un nouvel article 5septies libellé comme suit :

« Art. 5septies. Etat membre responsable

1. *L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est :*
 - a) *dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question et*
 - b) *dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.*
2. *Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5 bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.*
- ~~3. *Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :*~~
 - ~~a) *publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1; et*~~
 - ~~b) *actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.*~~
3. *Aux fins du paragraphe 1, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006. »*

Article 10

L'article reprend le point 6) figurant au chapitre III de la directive. Il se lit comme suit :

Art. 10. *A l'article 8 de la LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit :*

« e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. »

Article 11

L'article reprend le point 8) figurant au chapitre IV de la directive. Il convient, afin d'améliorer le rapport coût/efficacité du système communautaire, que les exploitants d'aéronefs puissent, à concurrence d'un plafond harmonisé, utiliser les réductions d'émissions certifiées (REC) et les unités de réduction des émissions (URE) résultant d'activités de projets pour s'acquitter de leurs obligations en matière de restitution de quotas. L'utilisation des REC et des URE devrait se faire en cohérence avec les critères d'admission à l'utilisation du système d'échange de quotas d'émission que prévoit la directive. La moyenne des pourcentages définis par les EM pour l'utilisation desdits mécanismes, dits flexibles, durant la première période d'engagement du Protocole de KYOTO s'élève à 15% environ. L'article 11 est libellé comme suit :

Art. 11. *L'article 12bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :*

« 4. Pendant la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis. »

Article 12

L'article 12 reprend le point 9) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit :

Art. 12. *A l'article 12ter de la LOI, le mot „installation(s)“ est remplacé par le mot „activités“.*

Article 13

L'article reprend le point 10) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit :

Art. 13.

L'article 13 de la LOI est modifié comme suit :

1. *Le paragraphe 2 est libellé comme suit :*

« 2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations ».

2. *Le paragraphe 2 bis suivant est inséré :*

« 2 bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »

3. *Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :*

« 3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16 . Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »

Article 14

L'article 14 reprend le point 11) figurant au chapitre IV de la directive.

La Commission du Développement durable informera le Conseil d'Etat qu'une erreur de renvoi s'est glissée dans le texte lui soumis pour avis et que le renvoi à l'article 12, paragraphe 2bis ou 3 doit être remplacé par un renvoi à l'article 13, paragraphe 2bis ou 3. »

L'article 14 est libellé comme suit :

Art. 14.

Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit :

« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 2bis ou 3. »

Article 15

L'intitulé de l'article est adapté en ce sens que sont visées la surveillance et la déclaration des émissions, ceci à l'instar de la directive. Le paragraphe 2 modifié reprend le point 12) b) figurant au chapitre IV de la directive. Dans la version de juin 2009, l'article 15 est libellé comme suit :

Art. 15.

L'article 15 de la LOI est modifié comme suit :

1. L'intitulé est adapté comme suit : « **Surveillance et déclaration des émissions** »

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices. »

Le Conseil d'Etat note que chaque exploitant déclarera les émissions conformément aux lignes directrices. Etant donné que ces lignes sont précisées dans le règlement grand-ducal d'exécution de la loi en projet, la Haute Corporation suggère de se référer à cette précision. Ainsi, la version définitive de cet article est la suivante :

Art. 15. *L'article 15 de la LOI est modifié comme suit :*

1. L'intitulé est adapté comme suit: « **Surveillance et déclaration des émissions** »

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices définies dans un règlement grand-ducal. »

Article 16

L'article reprend le point 13) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit :

Art. 16.

L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant :

« Art. 16. Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef. L'administration est informée du résultat des vérifications.

Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante. »

Article 17

L'article 17 adapte l'article 20 de la loi de 2004, en vue de le mettre en ligne avec des dispositions similaires en matière environnementale. Dans la version de juin 2009, cet article est libellé comme suit :

Art. 17.

L'article 20 de la LOI est modifié comme suit :

1. L'intitulé est libellé comme suit :

« Art. 20. Mesures administratives »

2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit :

« 1. En cas de non-respect des dispositions de l'article 21 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,

- impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,*
- faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.*

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées. »

3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit :

« 3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. »

4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4 bis ayant la teneur suivante :

« 4 bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :

- a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;
- c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et
- d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national. »

5. Le paragraphe 6 est supprimé.

6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit :

« 7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis ou 3, est publié. »

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit :

« 8. Les décisions prises en application des paragraphes 1, 2, 3, 4, 4 bis, 5 et 7 sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »

Dans son avis du 19 novembre 2009, le Conseil d'Etat a constaté que le renvoi à l'article 21 opéré par l'article 20 de la loi telle que modifiée était erroné. La Haute Corporation a également suggéré de préciser les articles susceptibles d'être sanctionnés administrativement. Les auteurs du projet de loi déposé à la Chambre ont suivi les suggestions de la Haute Corporation qui consistent d'une part à préciser les articles dont le non-respect est susceptible de mesures administratives et d'autre part à déterminer la nature du recours administratif, ceci sous la forme d'un recours en réformation. Etant donné cependant que le Conseil d'Etat n'avait pas fait de proposition de texte en la matière, la Commission du Développement durable introduira un amendement en la matière. L'article 17 sera libellé comme suit :

Art. 17. L'article 20 de la LOI est modifié comme suit:

1. L'intitulé est libellé comme suit:

„Art. 20: Mesures administratives“

2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit:

- „1. En cas de non-respect des dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,
- impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,

- faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées.“

3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit:

„3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.“

4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4bis ayant la teneur suivante:

„4bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte:

- a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi;
- c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et
- d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.“

5. Le paragraphe 6 est supprimé.

6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit:

„7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis ou 3, est publié.“

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit:

„8. Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.“

Article 18

L'article 21 de la loi de 2004 est adapté en vue d'une meilleure lisibilité. La référence à l'énoncé des violations est supprimée, ceci à l'instar d'autres dispositions applicables en matière environnementale. La version de juin 2009 est la suivante :

Art. 18.

L'article 21 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit :

« 1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi ».

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit :

« 2. Les mêmes peines sont applicables

- en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20

- aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. »

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 2 prévoit que les peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. Etant donné qu'un arrêté constitue par définition une mesure individuelle, il n'y a pas lieu d'y greffer une peine en plus de celles prévues par la loi et ses règlements d'exécution. Cette remarque de la Haute Corporation étant justifiée, le deuxième tiret paragraphe 2 se lira comme suit : « - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi. » et l'article se lira :

Art. 18. *L'article 21 de la LOI est modifié comme suit:*

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit:

„1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi.“

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

„2. Les mêmes peines sont applicables

– en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20

– aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.“

Article 19

L'article 19 adapte l'annexe I de la loi de 2004 conformément à la directive. Conformément au principe d'une meilleure réglementation, la directive exclut du régime communautaire certains vols. Afin d'éviter des charges administratives disproportionnées, les transporteurs aériens commerciaux effectuant pendant trois périodes consécutives de quatre mois moins de 243 vols par période ne relèvent pas du système communautaire. Une telle disposition est à l'avantage des compagnies aériennes dont l'activité est limitée à certains services, qui entrent dans le champ d'application du régime communautaire, notamment de compagnies aériennes des pays en développement. L'article 19 se lit comme suit :

Art. 19. *L'annexe I de la LOI est modifiée comme suit:*

1. Le titre est remplacé par le texte suivant:

„Catégories d'activités relevant de la présente loi“

2. L'alinéa suivant est inséré au paragraphe 2 avant le tableau:

„A compter du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité seront couverts“

4. La catégorie d'activité suivante est ajoutée :

<p>„Aviation Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité. Sont exclus de cette définition :</p> <ul style="list-style-type: none">a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol;b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre;d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;e) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol ;h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No	<p>Dioxyde de carbone</p>
---	---------------------------

<p>2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an;</p> <p>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</p> <ul style="list-style-type: none"> – soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois; – soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an. <p><i>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.</i></p>	
---	--

La commission parlementaire informera le Conseil d'Etat qu'il y a lieu de rectifier une coquille s'étant glissée dans le texte lui soumis pour avis et qui concerne la catégorie d'activité « Aviation » figurant au point j) de l'annexe I. Le texte initial se lisait : « *Les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.* » et doit se lire : « *Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point* ».

*

Une lettre d'amendements sera rédigée et soumise au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

A la demande du groupe *déi gréng*, les statistiques concernant Luxair et Cargolux seront présentées à la Commission du Développement durable au cours d'une prochaine réunion.

5. Divers

La réunion du 9 juin prochain sera consacrée à l'examen des documents européens transmis à la Commission.

Les membres de la Commission prennent note du courrier de la Fédération Horticole Luxembourgeoise et décident de donner suite à la demande de rencontre. Une date sera fixée en vue d'une visite sur place.

Monsieur le Président prie les personnes intéressées à assister à la Conférence de Cancun en décembre 2010 (COP16) de se mettre en relation avec le service des Relations internationales.

Luxembourg, le 8 juin 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p style="text-align: center;">Chapitre 1</p> <p style="text-align: center;"><i>Organisme de contrôle du marché ferroviaire : Définition et missions</i></p> <p style="text-align: center;">Article 1er</p> <p>La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">6056 - Dossier consolidé : 277</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>1. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non-discriminatoire.</p>	<p>Examen des articles</p> <p><u>Articles 1er et 2</u></p> <p>Ces dispositions désignent l'Institut de régulation comme organisme de contrôle du marché ferroviaire. Les articles sont largement inspirés des articles 50 et suivants de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz naturel ainsi que des articles 53 à 55 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Cependant le Conseil d'Etat propose de regrouper l'article 1er et l'alinéa premier de l'article 2 dans un même article. L'alinéa 2 de l'article 2 deviendra l'article 2.</p> <p>Le texte de l'article 1^{er} se lira dès lors comme suit:</p> <p>« Art. 1^{er} La fonction d'organisme de contrôle, dénommé ci-après « le régulateur », est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation (I.L.R.). Celui-ci est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux prestations associées soit accordé de manière</p>	<p>La Chambre des salariés craint que la désignation par le présent projet de loi d'un interlocuteur autonome absolument neutre et étranger aux transports ferroviaires, en l'occurrence l'ILR, risquerait de compromettre l'efficacité et le bon fonctionnement du système.</p>	<p>La version du projet de loi fait une distinction claire entre l'organisme qui assume la fonction de contrôle du marché ferroviaire (ILR) (art.1) et ses missions (art.2 (2)).</p> <p>L'auteur du texte en question ne voit donc pas l'utilité de regrouper ces deux articles dans un texte unique.</p> <p>En effet il ressort clairement du texte de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 que l'organisme de contrôle est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public (art.2 (5)).</p> <p>Par conséquent le fait de choisir un organisme de contrôle absolument neutre et indépendant du secteur ferroviaire est une obligation.</p> <p>Voir remarque ci-dessus: il semble donc inutile de regrouper ces deux articles dans un texte unique.</p>

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>2. On entend par « candidat » toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.</p> <p>☉</p> <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>1. Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.</p> <p>2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions ci-après dénommé le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données</p>	<p>équitable et non discriminatoire. »</p> <p><u>Article 3</u></p> <p>Au paragraphe 3 de l'article sous examen, il y a lieu de compléter le terme « autre Etat membre » par les termes « de l'Union européenne ». Cette observation vaut aussi pour le paragraphe 6.</p> <p>Dans le paragraphe 4, il y a lieu de remplacer les termes « et/ou » par le terme « et ».</p>		<p>Les remarques concernant l'article 3 du projet de loi sous examen peuvent être acceptées.</p>

☉

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>contrôle nationaux échangent des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels dans l'ensemble de la Communauté. Dans des cas particuliers, les organismes de contrôle doivent coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public.</p> <p>7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré <u>afin de permettre, le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.</u></p> <p>Le régulateur se prononce <u>également</u> sur l'existence <u>éventuelle</u> d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.</p>	<p>européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne. »</p> <p style="text-align: center;"><u>Article 4</u></p> <p>Le Conseil d'Etat constate que les paragraphes 1er et 2 de la disposition sous avis reflètent l'esprit de la directive à transposer. Il insiste cependant à ce qu'au paragraphe 1er le bout de phrase « afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures » soit supprimé alors qu'il n'est pas prévu dans le texte de la directive et qu'il est superfétatoire au vu de l'alinéa 2 qui suit.</p>	<p>La Chambre des salariés propose d'amender les alinéas 1 et 2 du 1^{er} paragraphe de l'article 4.</p> <p>Elle insiste à ce qu'au paragraphe 1er le bout de phrase « afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures » soit supprimé.</p> <p>La Chambre des salariés désire supprimer les mots « également » et « éventuelle » au 2^{ème} alinéa de l'article 4 du projet de loi en question.</p>	<p>L'auteur du projet de loi ne s'oppose pas à cette modification.</p> <p>L'auteur du projet de loi ne s'oppose pas à ces modifications.</p> <p>L'auteur du projet de loi ne s'oppose pas à cette modification.</p>

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>2. A partir du 1^{er} janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.</p> <p>Le régulateur <u>émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire</u> telles qu'elles résultent notamment de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.</p> <p style="text-align: center;"><i>Chapitre 2 Traitement des litiges</i></p> <p style="text-align: center;">Article 5</p> <p>1. Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau</p>	<p>De même, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase « A partir du 1er janvier 2010 » prévu au paragraphe 2 de l'article sous avis soit supprimé, étant donné que cette date est révolue</p> <p>Le paragraphe 3 de l'article sous avis ensemble avec les points d) et e) de l'article 5 constituent une autre illustration de la difficulté d'articulation entre les compétences de l'Administration des chemins de fer et celles de l'I.L.R. Au vœu de la disposition sous avis, ce dernier donnera d'abord son avis sur la tarification qu'envisage d'établir l'Administration des chemins de fer, et il agira ensuite comme instance de contrôle par rapport à la tarification antérieurement avisée par lui. Le Conseil d'Etat insiste sur la suppression du terme « notamment » et, en se référant au principe de la hiérarchie des normes, exige sous peine d'opposition formelle la suppression du bout de phrase « et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ».</p> <p><u>Article 5</u></p> <p>Cette disposition est la disposition unique du chapitre 2 du projet de loi sous avis relatif au « Traitement des litiges ». Le Conseil d'Etat préférerait que ce chapitre soit intitulé « Litiges</p>	<p>La Chambre des salariés estime qu'une formulation légèrement aménagée dans le sens « le régulateur émet un avis sur les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure » serait mieux adaptée.</p>	<p>L'auteur du texte en question est d'accord avec la suppression de la date du 1^{er} janvier 2010.</p> <p>Dans le cadre de cet article l'auteur du texte de loi ne voit pas de problème d'articulation des compétences entre l'ILR et l'ACF.</p> <p>L'auteur du texte tient à souligner que les redevances ne sont pas fixées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire mais par le législateur.</p> <p>En ce qui concerne la suppression du terme « notamment » et du bout de phrase faisant références au règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003, l'auteur du texte de loi est d'accord avec la proposition du Conseil d'Etat.</p> <p>L'auteur du texte de loi est d'accord de modifier l'intitulé du chapitre 2 en « Litiges et recours ».</p>

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>ferré et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none">a) à l'exercice du droit d'accès au réseau ;b) au contenu du document de référence du réseau (DRR) ;c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;d) au système de tarification ;e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter ;f) à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares ;g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs. <p>2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.</p> <p>3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.</p> <p>4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui</p>	<p>et recours » afin de garantir le parallélisme avec l'article 59 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz, ainsi qu'avec l'article 63 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Par ailleurs, il rappelle son commentaire quant au manque d'articulation entre les points d) et e) de l'article sous avis et l'article 4, paragraphe 3.</p>	<p>La Chambre des salariés sollicite une approche restrictive et veut que le point g) du 1^{er} paragraphe de l'art.5 soit supprimé.</p>	<p>L'auteur du projet de loi ne s'oppose pas à cette modification.</p>

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.</p> <p>5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.</p> <p>La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.</p> <p>6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.</p> <p>7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.</p> <p>8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.</p> <p style="text-align: center;"><i>Chapitre 3</i></p>			

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p style="text-align: center;"><i>Sanctions administratives</i></p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes :</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">6056 - Dossier consolidé : 284</p>	<p><u>Article 6</u></p> <p>Ici encore les auteurs se sont largement inspirés des deux textes de loi précédemment cités. Afin d'éviter tout risque d'un cumul de sanctions administratives et pénales, le Conseil d'Etat exige sous peine d'opposition formelle que seuls les manquements à la loi en projet puissent être frappés d'une sanction administrative.</p>		<p>Les auteurs du texte de loi sont d'accord de reprendre textuellement les sanctions de l'article 60 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 65 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les auteurs du texte de loi sont d'accord d'intégrer les sanctions d'avertissement et de blâme dans le texte sous avis. L'article 6 (1) a) du projet de loi aura la teneur suivante : « en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.</p> <p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :</p> <ul style="list-style-type: none">-un avertissement ;-un blâme ;-une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an ;-une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.-(cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>a) en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.</p> <p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :</p> <ul style="list-style-type: none">- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an ;- une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150 000.- (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement. <p>b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une</p>	<p>Il estime par ailleurs que les lois du 1^{er} août 2007 concernant l'une l'organisation du marché de l'électricité et l'autre l'organisation du marché du gaz pourraient utilement guider les auteurs du projet de loi, alors que ces deux textes prévoient expressément que les sanctions administratives ne pourront trouver application que dans la mesure où « les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale ».</p> <p>Concernant l'alinéa du point 1a) de la disposition sous avis, le Conseil d'Etat constate que les sanctions d'avertissement et de blâme ne sont pas prévues dans le texte sous avis. Afin de garder le parallélisme des textes législatifs indépendamment du secteur économique à superviser par l'ILR, le Conseil d'Etat insiste à ce que les auteurs reprennent les sanctions de l'article 65 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 60 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.</p>	<p>La Chambre des salariés propose de regrouper les chapitres 2 et 3 du projet dans un chapitre unique avec l'introduction d'autres subdivisions en sections, voire paragraphes.</p>	<p>L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.</p> <p>Les auteurs du projet de loi ne voient pas l'utilité d'une telle démarche, le texte proposé étant clair et structuré.</p>

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.</p> <p>c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.</p> <p>d) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.</p> <p>e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.</p> <p>f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.</p> <p>g) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité</p>			

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.</p> <p>h) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.</p> <p>i) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.</p> <p>j) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.</p> <p style="text-align: center;"><i>Chapitre 4</i></p> <p>§ <i>Financement du régulateur</i></p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.</p> <p>Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.</p> <p style="text-align: center;"><i>Chapitre 5</i></p> <p>§ <i>Dispositions modificatives et abrogatoires</i></p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le</p>	<p style="text-align: center;">Article 7 Sans observation</p> <p style="text-align: center;">Article 8 Sans observation</p>		

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>tiret suivant :</p> <ul style="list-style-type: none">- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire. <p style="text-align: center;">Article 9</p> <p>L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant :</p> <ul style="list-style-type: none">- La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer. <p style="text-align: center;">Article 10</p> <p>Les paragraphes 5,6,7,8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.</p> <p>Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.</p> <p style="text-align: center;">Article 11</p> <p>La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «loi sur la régulation du marché ferroviaire».</p> <p style="text-align: center;">Article 12</p> <p>La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.</p>	<p>Article 9</p> <p>Au vu des développements ci-avant, le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire.</p> <p>Article 10 (9 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>Le Conseil d'Etat constate que les articles dont l'abrogation est proposée ont été introduits par la loi du 24 juillet 2006 modifiant entre autres la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.</p> <p>Article 11 et 12 (10 et 11 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>Sans observations</p> <p>Sans observations</p>		<p>L'auteur du projet de loi désire garder cette disposition légale dans son projet de loi.</p> <p>Nonobstant le fait que des modifications ont été introduites par la loi du 24 juillet 2006, il s'agit toujours d'une modification à la loi modifiée du 11 juin 1999.</p>

Annexe 2

Projet de loi

relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

I.

Remarques introductives

Suite à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 4 mai 2010, la Commission du Développement durable souhaite faire siennes les observations émises par la Haute Corporation. Il s'agit des observations concernant les alinéas 2 et 3 de l'article 1^{er}, les points d), m) et p) de l'article 2, les alinéas 1 et 2 de l'article 3, les paragraphes 5, 6 et 10 de l'article 7, l'alinéa 2 de l'article 9, ainsi que l'article 12.

En ce qui concerne les quatre oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat, il convient de noter que seule celle concernant l'article 9 donne lieu à un amendement.

Deux amendements supplémentaires sont proposés au niveau de l'article 7 afin de préciser la nature des faits qui peuvent engendrer un retrait, un refus de délivrance ou une suspension des licences par l'autorité compétente.

II.

Tableau comparatif

Texte du PL (version remaniée du 30 mars 2010)	Avis du CE	Commentaires	Texte coordonné	Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman
Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne	Le Conseil d'Etat réitère ses regrets exprimés dans ledit avis du 18 décembre 2009 quant à l'absence d'un tableau de concordance alors que les dispositions de la directive se trouvent être réparties sur deux textes de transposition en droit national.	Un tableau de concordance pourra être établi dès que la loi et le règlement grand-ducal afférent ont été avisés par la Haute Corporation.	Souligné /Supprimé= Propositions du CE GRAS = Amendements <i>Italique = Modification non substantielle</i>	Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman, Français (France) Mis en forme : Justifié Mis en forme : Justifié, Ne pas ajuster l'espace entre le texte latin et asiatique, Ne pas ajuster l'espace entre le texte et les nombres asiatiques
Loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne				Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman, Français (France) Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman, Français (France) Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman, 10 pt, Non Gras Mis en forme : Police : (Par défaut) Swiss721BT-Bold, 10 pt

<p>Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;</p> <p>Notre Conseil d'Etat entendu ;</p> <p>De l'assentiment de la Chambre des Députés ;</p> <p>Vu la décision de la Chambre des Députés du xx xx xxxx et celle du Conseil d'Etat du xx xx xxxx ;</p> <p>Avons ordonné et ordonnons :</p> <p>Art. 1^{er}. Champ d'application et objectif.</p> <p>La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.</p> <p>La présente loi a pour objet la mise en œuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du</p>	<p>Art. 1^{er}. Champ d'application et objectif.</p> <p>Le Conseil d'Etat propose d'omettre les deuxième et troisième alinéas de l'article sous revue alors qu'ils ne contiennent aucun élément normatif.</p>	<p>Art. 1^{er}. Champ d'application et objectif.</p> <p>Les propositions du C.E. peuvent être acceptées.</p>	<p>Art. 1^{er}. Champ d'application et objectif.</p> <p>La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.</p> <p>La présente loi a pour objet la mise en œuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.</p>
--	--	---	---

Mis en forme : Police :Gras

Mis en forme : Français (France)

Mis en forme : Justifié, Ne pas ajuster l'espace entre le texte latin et asiatique, Ne pas ajuster l'espace entre le texte et les nombres asiatiques

Mis en forme : Français (France)

système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.				Mis en forme : Police :Gras
Art. 2. Définitions.	Art. 2. Définitions.	Art. 2. Définitions.	Art. 2. Définitions.	Mis en forme : Police :Gras
Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par :	Le Conseil d'Etat se demande toutefois pourquoi les définitions reprises sous les points b) et m) du projet de loi ne désignent pas de manière précise le prestataire de services de navigation aérienne (point b)) et l'organisme de formation (point m)) qui sont appelés à exercer leurs compétences au Luxembourg? En outre, il y a lieu de compléter le point m) par les termes „(ci-après dénommée „la DAC““ à la suite des termes „Direction de l'Aviation civile“.	Les propositions du C.E. peuvent être acceptées.	Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par :	Mis en forme : Français (France)
a) « service du contrôle de la circulation aérienne » : un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne ;	Par souci de lisibilité du texte, le Conseil d'Etat propose encore de reformuler le point d) de l'article 2 sous examen qui se lira comme suit: „d) „licence“: un certificat qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte;“.		a) « service du contrôle de la circulation aérienne » : un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne ;	Mis en forme : Français (France)
b) « prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;	Enfin, il y a lieu de reformuler le point p) du présent article, alors qu'une personne (examinateur, évaluateur) ne peut pas être une		b) « prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;	Mis en forme : Français (France)
c) « circulation aérienne générale » : tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux			c) « circulation aérienne générale » : tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI ;	Mis en forme : Français (France)
			d) « licence » : un certificat, quelle que soit sa dénomination, délivré et renseigné conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE précitée, et, qui	Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)

<p>procédures de l'OACI ;</p> <p>d) « licence » : un certificat, quelle que soit sa dénomination, délivré et renseigné conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE précitée, et qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et aux mentions qu'il comporte ;</p> <p>e) « qualification » : l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV) ; 2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI) ; 3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural – APP) ; 4. contrôle d'approche 	<p>chose abstraite (autorisation). Le point p) se lira comme suit: „p) „examineur (<i>assessor</i>)“, „évaluateur“: personne titulaire de l'autorisation établie par la DAC qui indique son aptitude à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;“.</p>		<p>autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et aux mentions qu'il comporte ;</p> <p>e) « qualification » : l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV) ; 2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI) ; 3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural – APP) ; 4. contrôle d'approche de surveillance (approach control surveillance – APS) ; 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP) ; 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS) ; <p>f) « mention de qualification » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question ;</p> <p>g) « mention d'unité » : l'inscription</p>
---	---	--	---

<p>de surveillance (approach control surveillance – APS) ;</p> <p>5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP) ;</p> <p>6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS) ;</p> <p>f) « mention de qualification » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question ;</p> <p>g) « mention d'unité » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer ;</p> <p>h) « mention linguistique » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire ;</p> <p>i) « mention d'instructeur » :</p>			<p>portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer ;</p> <p>h) « mention linguistique » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire ;</p> <p>i) « mention d'instructeur » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position ;</p> <p>j) « indicateur d'emplacement OACI » : le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique ;</p> <p>k) « secteur » : une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol ;</p> <p>l) « formation » : l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée ; la formation comprend :</p>
--	--	--	--

<p>l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position ;</p> <p>j) « indicateur d'emplacement OACI » : le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique ;</p> <p>k) « secteur » : une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol ;</p> <p>l) « formation » : l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée ; la formation comprend :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la 			<ol style="list-style-type: none"> 1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire ; 2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ; 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence ; 4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur ; 5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur ; <p>m) « organisme de formation » : une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'Aviation Civile (ci-après dénommée « la DAC ») en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation ;</p> <p>n) « programme de compétence d'unité » : programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des</p>
--	--	--	---

<p>qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire ;</p> <p>2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;</p> <p>3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence ;</p> <p>4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur ;</p> <p>5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur ;</p>			<p>compétences de ses personnels titulaires de licence ;</p> <p>o) « plan de formation en unité » : un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position ;</p> <p>p) « examinateur (assessor) » ou « évaluateur » : la personne titulaire de l'autorisation établie par la DAC qui indique l'aptitude du titulaire à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne ;</p> <p>q) « OACI » : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;</p> <p>r) « OJT1 (<i>on the job training instructor</i>) » : instructeur de formation sur la position.</p>
--	--	--	--

<p>m) « organisme de formation » : une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'Aviation Civile en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation ;</p> <p>n) « programme de compétence d'unité » : programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence ;</p> <p>o) « plan de formation en unité » : un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position ;</p> <p>p) « examinateur (<i>assessor</i>) » ou « évaluateur » : l'autorisation établie par la DAC qui indique l'aptitude du titulaire à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne ;</p> <p>q) « OACI » : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;</p> <p>r) « OJTI (<i>on the job training instructor</i>) » : instructeur de formation sur la position.</p>			
--	--	--	--

<p>Art. 3. Autorité nationale de surveillance.</p> <p>La Direction de l'Aviation Civile, ci-après dénommée « la DAC », est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer, proroger, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites.</p> <p>La DAC est aussi l'autorité compétente pour :</p> <ol style="list-style-type: none"> agrée les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne ; agrée les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions ; homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg. <p>Les dispositions qui précèdent</p>	<p>Art. 3. Autorité nationale de surveillance</p> <p>Le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du premier alinéa par le texte suivant: „La DAC est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.“ Il propose encore de libeller le début de l'alinéa 2 comme suit: „La DAC est aussi compétente pour: ...“</p>	<p>Art. 3. Autorité nationale de surveillance.</p> <p>Les propositions du C.E. peuvent être acceptées.</p>	<p>Art. 3. Autorité nationale de surveillance.</p> <p>La Direction de l'Aviation Civile, ci-après dénommée « la DAC », est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer, proroger, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'emploi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser les qualifications ou les mentions y inscrites. la restitution ou le renouvellement.</p> <p>La DAC est aussi l'autorité compétente pour :</p> <ol style="list-style-type: none"> agrée les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne ; agrée les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions ; homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg. <p>Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de</p>	<p>Mis en forme : Police :Gras</p> <p>Mis en forme : Police :Gras, Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p>
--	---	---	--	--

<p>s'appliquent sans préjudice de l'article 18 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.</p> <p>Art. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences.</p> <p>Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.</p> <p>Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le</p>			<p>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.</p> <p>Art. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences.</p> <p>Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.</p> <p>Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.</p> <p>La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.</p>
--	--	--	---

<p>titulaire de la licence y apporte sa propre signature.</p> <p>La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.</p> <p>Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale ; b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ; c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences. <p>Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute</p>			<p>Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne :</p> <ul style="list-style-type: none"> d) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale ; e) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ; f) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences. <p>Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.</p> <p>La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.</p>
---	--	--	---

incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit :

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit :

- e) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur 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 ;

<p>techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent ;</p> <p>b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi ;</p> <p>c) être en possession d'une attestation médicale valide ;</p> <p>d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.</p> <p>Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.</p>			<p>f) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi ;</p> <p>g) être en possession d'une attestation médicale valide ;</p> <p>h) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.</p> <p>Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.</p>
--	--	--	--

<p>Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) être âgé au minimum de 21 ans ; b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité ; c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi ; d) être en possession d'une attestation médicale valide ; e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant. <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.</p> <p>Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de</p>			<p>Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> f) être âgé au minimum de 21 ans ; g) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité ; h) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi ; i) être en possession d'une attestation médicale valide ; j) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant. <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.</p> <p>Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.</p>
---	--	--	--

<p>qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.</p>				
<p>Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées.</p>	<p>Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées.</p>	<p>Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées.</p>	<p>Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées.</p>	Mis en forme : Français (France)
<p>(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.</p>	<p>Le Conseil d'Etat exige, <u>sous peine d'opposition formelle</u>, que soit prévu un recours en réformation à l'encontre des décisions prises par la DAC dans le cadre de l'article sous revue. En effet, ces décisions risqueront de relever de la matière pénale au sens de l'article 6.1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme, étant donné qu'elles ne tendent pas à la réparation pécuniaire du préjudice, mais visent pour l'essentiel à punir. La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme admet qu'une sanction imposée par l'administration ne se heurte pas à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme pour autant que l'administré puisse saisir de toute décision prise à son encontre un organe judiciaire de pleine juridiction qui a la „compétence</p>	<p>La proposition de l'introduction d'un recours en réformation contre les décisions de retrait, de refus ou de suspension des licences, mentions et qualifications peut être acceptée.</p>	<p>(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.</p>	Mis en forme : Français (France)
<p>(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.</p>	<p>En ce qui concerne l'opposition formelle du C.E. la fixation des modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations de la future commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne par voie de règlement ministériel, il est fait droit à celle-ci en prévoyant, conformément à l'article 36 de la Constitution le recours à un règlement grand-ducal.</p>	<p>En ce qui concerne l'opposition formelle du C.E. la fixation des modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations de la future commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne par voie de règlement ministériel, il est fait droit à celle-ci en prévoyant, conformément à l'article 36 de la Constitution le recours à un règlement grand-ducal.</p>	<p>(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.</p>	Mis en forme : Police :Gras, Soulignement , Français (France)
<p>Il en va notamment ainsi:</p>	<p>La suppression du paragraphe 10 de l'article 7 peut être acceptée. En effet, le juge administratif, seul compétent en la matière, n'a pas compétence de prononcer des mainlevées judiciaires</p>	<p>La suppression du paragraphe 10 de l'article 7 peut être acceptée. En effet, le juge administratif, seul compétent en la matière, n'a pas compétence de prononcer des mainlevées judiciaires</p>	<p>Il en va notamment ainsi:</p>	Mis en forme : Français (France)
<p>a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées</p>	<p>Deux amendements (no. 1 et 2) sont proposés pour clarifier l'article 7, paragraphes (2) e) et (3) b).</p>	<p>Deux amendements (no. 1 et 2) sont proposés pour clarifier l'article 7, paragraphes (2) e) et (3) b).</p>	<p>a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées</p>	Mis en forme : Français (France)
<p>b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC</p>			<p>b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée ;</p>	Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman, Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Ne pas ajuster l'espace entre le texte latin et asiatique, Ne pas ajuster l'espace entre le texte et les nombres asiatiques
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)
				Mis en forme : Français (France)

<p>l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée ;</p> <p>c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;</p> <p>d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associés ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;</p> <p>e) à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.</p> <p>(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>Il en va notamment ainsi :</p> <p>a) dans le cas d'un accident,</p>	<p>pour se pencher sur toutes les questions de fait et de droit pertinentes pour le litige dont il se trouve saisi". Un recours en annulation n'offre toutefois pas les garanties de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Il y a donc lieu d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 5 de l'article sous examen,</p> <p>libellé comme suit: „Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.“</p> <p>Le Conseil d'Etat doit encore <u>s'opposer formellement</u> à l'encontre du paragraphe 6 de l'article 7, en ce que celui-ci délègue à un règlement ministériel la fixation des modalités d'organisation et de <u>fonctionnement</u> ainsi que la composition et les nominations de la future commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne. En effet, d'après l'article 36 de la Constitution, le <u>pouvoir réglementaire</u> d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc. Le paragraphe 10 de l'article 7 est à supprimer comme ne répondant pas aux règles contentieuses ordinaires en matière administrative. En effet, le juge administratif n'a pas pour</p>		<p>c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;</p> <p>d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associés ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;</p> <p>e) à la suite d'une condamnation <u>judiciaire pénale</u> devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne, <u>ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.</u></p> <p>(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>Il en va notamment ainsi :</p> <p>a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales ;</p> <p>b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves <u>en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien</u> pour faire</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Gras, Soulignement , Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Ne pas ajuster l'espace entre le texte latin et asiatique, Ne pas ajuster l'espace entre le texte et les nombres asiatiques</p>
--	--	--	---	--

<p>d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales ;</p> <p>b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne ;</p> <p>c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;</p> <p>d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.</p> <p>(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.</p> <p>La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.</p>	<p>compétence de prononcer des mainlevées judiciaires.</p>		<p>admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne ;</p> <p>c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;</p> <p>d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.</p> <p>(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.</p> <p>La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.</p> <p>(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.</p> <p><u>Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.</u></p> <p>(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
--	--	--	--	---

<p>(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.</p> <p>(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.</p> <p>A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.</p> <p>Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre</p>			<p>contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministérielgrand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.</p> <p>A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.</p> <p>Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.</p> <p>(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.</p> <p>(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.</p>
--	--	--	---

<p>recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.</p> <p>(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.</p> <p>(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.</p> <p>(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.</p> <p>Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans</p>			<p>(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.</p> <p>Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.</p> <p>(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.</p>
---	--	--	--

le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne.

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal :

a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive n° 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ;

b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne.

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal :

a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive n° 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ;

b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées

<p>équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal ;</p> <p>c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.</p> <p>Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.</p> <p>La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.</p>	<p>Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.</p> <p>L'article sous examen détermine l'autorité compétente, en l'occurrence la DAC, pour gérer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant les formations destinées aux contrôleurs de la circulation aérienne.</p> <p>Le Conseil d'Etat <u>ne saurait accorder la dispense du second vote constitutionnel</u> dans la mesure où il est prévu que les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des</p>	<p>Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.</p> <p>S'il peut être regretté que l'inconstitutionnalité de cet article ne fût pas déjà relevée par le C.E. dans son premier avis du 18 décembre 2009, il peut être fait droit à l'observation du C.E. en relevant au niveau de la loi les dispositions qui figuraient auparavant dans le règlement grand-ducal afférent</p> <p>Cette modification de texte fait l'objet d'un amendement (no. 2).</p>	<p>conformément au présent règlement grand-ducal ;</p> <p>c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.</p> <p>Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.</p> <p><u>(1) La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.</u></p> <p><u>(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des</u></p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Gras, Soulignement , Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Gras</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p>
---	--	--	--	---

	<p>agrément sont définies par règlement grand-ducal. En effet, le fait de prévoir un agrément dont les conditions seraient fixées par voie de règlement grand-ducal pour les personnes autorisées à dispenser des cours de formation risque de heurter le principe de la liberté de commerce érigé en matière réservée à la loi par la Constitution (article 11(6) de la Constitution).</p>		<p><u>contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.</u></p> <p><u>(3) Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.</u></p> <p><u>(4) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.</u></p> <p><u>(5) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.</u></p> <p><u>(6) La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par</u></p>	Mis en forme : Français (France)
--	---	--	---	----------------------------------

<p>Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.</p> <p>Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.</p> <p>Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions</p>	<p>Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.</p> <p><u>L'article 10 a trait aux dispositions régissant la prime de formation à allouer aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien.</u></p> <p>Le Conseil d'Etat renvoie dans ce contexte à ses observations formulées dans son avis du 18 décembre 2009:</p> <p>„Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une <u>prime aux contrôleurs aériens</u> en plus de leur traitement</p>	<p>Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.</p> <p>En ce qui concerne la base légale insérée dans le projet de loi permettant l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens, il convient de rappeler qu'il s'agit d'une disposition visant à tenir compte dans le cadre de l'objectif poursuivi de renforcer les normes de sécurité dans le ciel européen du rôle important que jouent les contrôleurs de la circulation aérienne qui seront dans le futur titulaire d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et partant soumis à des exigences obligatoires de formation initiale et continue importantes.</p> <p><u>Lesdites primes étant liées aux licences il semble normal de les insérer dans le texte</u></p>	<p><u>l'Annexe III de la présente loi.</u></p> <p><u>(7) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) n°2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi. »</u></p> <p>Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.</p> <p>Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.</p> <p>Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.</p> <p>Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les <u>bénéficiaires.</u> <u>Le montant de la prime</u> variera suivant des critères objectifs, tels</p>
---	---	--	---

Mis en forme : Français (France)

Mis en forme : Français (France)

<p>que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.</p>	<p>de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale. Quant à la forme, il estime que ces dispositions auraient dû trouver leur place dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne."</p>	<p>sous objet.</p>	<p>que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
<p>Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services.</p>	<p>Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services.</p>	<p>Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services.</p>	<p>Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
<p>Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.</p>	<p>L'article sous revue donne la faculté au ministre de prononcer des amendes à l'encontre „de tout prestataire de services de la navigation aérienne“. Le Conseil d'Etat renvoie encore à son avis du 18 décembre 2009, où il avait porté l'attention des auteurs du projet de loi sur le problème inhérent de ce système, et il avait proposé de recourir au système des sanctions disciplinaires plutôt qu'au système des peines d'amendes. L'avis du Conseil d'Etat était formulé comme suit: „Il tient finalement à relever que les sanctions administratives prévues par le projet de loi correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or,</p>	<p>En ce qui concerne le recours aux sanctions administratives il est renvoyé à l'exposé des motifs de la version remaniée du projet de loi qui était formulé comme suit :</p>	<p>Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.</p>	<p>Mis en forme : Police : (Par défaut) Arial, Gras, Non Italique, Français (Suisse)</p>
<p>Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.</p>	<p>„Il tient finalement à relever que les sanctions administratives prévues par le projet de loi correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or,</p>	<p>« Il convient de noter que s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de service tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie</p>	<p>Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
<p>L'amende visée aux paragraphes</p>	<p>agents économiques privés. Or,</p>	<p>convient de noter qu'une grande partie</p>	<p>L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
				<p>Mis en forme : Français (France)</p>
				<p>Mis en forme : Français (France)</p>
				<p>Mis en forme : Français (France)</p>
				<p>Mis en forme : Français (France)</p>

<p>précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.</p> <p>Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.</p>	<p>les services visés par le texte sous avis sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne. Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires, d'ailleurs déjà existant dans la Fonction publique, aux agents enfreignant la loi. Le système de sanctions inventé par les auteurs du projet sous examen n'est de toute façon pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.</p>	<p>de l'espace aérien luxembourgeois est délégué à Belgocontrol, voire à Eurocontrol qui disposent d'une personnalité juridique distincte.</p> <p>En outre, tout le cadre législatif du ciel unique européen est basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services.</p> <p>Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel « <i>si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat</i> ». »</p> <p>Etant donné que le retrait du certificat équivaut à une paralysie du trafic aérien et ne devrait constituer qu'une mesure</p>	<p>aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.</p> <p>Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p>
---	---	--	--	---

<p>Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements.</p> <p>Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile prend en compte les dispositions du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile si elle procède à la suspension ou au retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions associées dans les cas de notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal précité du 8 mai 2007.</p>	<p>Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements.</p> <p>Le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au maintien de l'article 12 du projet sous avis dans sa formulation actuelle. En effet, le renvoi à des règlements grand-ducaux dans un texte de loi ne respecte pas le principe de la hiérarchie des normes, qui interdit de se référer dans une norme supérieure à des sources de droit d'un niveau inférieur.</p> <p>Par ailleurs, le Conseil d'Etat ne peut pas non plus marquer son accord avec le texte en projet en ce qu'il contrevient aux prescriptions de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article, que les auteurs du projet sous examen, en recourant à la formule „Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 ...“ n'entendent pas écarter, dispose que „Aux fins de garantir la confidentialité des informations ..., aucune action ... disciplinaire</p>	<p>de dernier ressort, le recours à des amendes administratives est jugé approprié.</p> <p>Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements.</p> <p>La proposition de suppression du C.E. de cet article peut être acceptée en ce que cet article n'est pas requis par la directive 2006/23/CE et risque d'induire en confusion par rapport à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne qui précise clairement le cadre de protection dont bénéficie la personne en cas d'infractions involontaires signalées à l'autorité conformément à la réglementation applicable.</p> <p>Il convient de rappeler que l'objectif du législateur n'était aucunement de restreindre l'application de l'article 42 précité mais simplement d'établir un lien avec la réglementation applicable en matière de notification obligatoire d'incidents.</p>	<p>Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements.</p> <p>Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile prend en compte les dispositions du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile si elle procède à la suspension ou au retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions associées dans les cas de notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal précité du 8 mai 2007.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Italique</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Gras, Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :(Par défaut) Times New Roman, 12 pt, Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :(Par défaut) Times New Roman, 12 pt, Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :(Par défaut) Times New Roman, 12 pt, Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p>
---	--	--	--	---

ANNEXE 3 : Tableau comparatif PL 6114

Texte du PL (version juin 2009)	Avis du C.E. du 19.11.2009	Texte proposé suite à l'avis du C.E.	PL 6114
<p>PROJET DE LOI portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés</p>	<p><u>Observation préliminaire</u></p> <p>Le projet de loi modificatif prévoit d'insérer les dispositions relatives à l'aviation, telles qu'elles résultent de la directive 2008/101/CE, dans la loi modifiée du 23 décembre 2004; cette manière de procéder est certes correcte mais conduit à un texte difficilement lisible. Pour assurer une application sans faille, le Conseil d'Etat préfère remplacer intégralement la loi tout en respectant la transcription fidèle des dispositions techniques de la directive susmentionnée. En vue de l'examen des articles, il se référera au texte coordonné de la loi qu'il proposera en annexe du présent avis.</p>	<p><u>Ad observation préliminaire et intitulé</u></p> <p>La Haute Corporation suggère – notamment à des fins de lisibilité – de remplacer intégralement la loi du 23 décembre 2004, telle que modifiée par la loi du 27 mars 2006. Cette démarche dépasse le cadre de la proposition du Gouvernement qui consiste à ne modifier que ponctuellement la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée. D'ailleurs, l'analyse détaillée de l'avis en question montre que le texte coordonné suggéré par le Conseil d'Etat risque de ne pas répondre aux impératifs d'une transposition fidèle et complète des directives successives intervenues en la matière. Il est donc recommandé – dans un souci notamment d'assurer la conformité de la loi avec la directive 2008/101/CE – de maintenir le texte gouvernemental, quitte à le modifier à la lumière des observations pertinentes du Conseil d'Etat. Il y a lieu de noter qu'il s'agit en l'espèce d'une loi de transition, qui sera remplacée par une nouvelle législation portant transposition de la directive 2009/29/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'améliorer et d'étendre le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.</p>	<p>PROJET DE LOI portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés</p>
<p>Art. 1er. Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:</p> <p>1. Avant l'article 1er de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre I: Dispositions générales“;</p> <p>2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre II: Aviation“;</p> <p>3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre III: Installations fixes“;</p> <p>4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes“;</p> <p>5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre V: Dispositions diverses“.</p>			<p>Art. 1er. Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:</p> <p>1. Avant l'article 1er de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre I: Dispositions générales“;</p> <p>2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre II: Aviation“;</p> <p>3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre III: Installations fixes“;</p> <p>4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes“;</p> <p>5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre V: Dispositions diverses“.</p>
<p>Art. 2. L'article 3 de la LOI est modifié comme suit:</p> <p>1. Le point b) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„b) „émissions“, le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;“</p> <p>2. Les points p), q), r), s), t) nouveaux sont ajoutés:</p> <p>„p) „exploitant d'aéronef“, la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;“</p> <p>„q) „transporteur aérien commercial“, un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des</p>		<p><u>Ad article 2 (définitions)</u></p> <p>Il est proposé de reprendre la notion de « Commission », telle que suggérée par la Haute Corporation et partant d'ajouter une définition afférente en tant que nouveau point u) formulé comme suit :</p> <p>« u) « Commission », la Commission européenne ».</p>	<p>Art. 2. L'article 3 de la LOI est modifié comme suit:</p> <p>1. Le point b) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„b) „émissions“, le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;“</p> <p>2. Les points p), q), r), s), t) nouveaux sont ajoutés:</p> <p>„p) „exploitant d'aéronef“, la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;“</p> <p>„q) „transporteur aérien commercial“, un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des</p>

<p>services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier;"</p> <p>„r) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5septies;"</p> <p>„s) „émissions de l'aviation attribuées“, les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aérodrome en provenance des pays tiers;"</p> <p>„t) „émissions historiques du secteur de l'aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;"</p>			<p>services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier;"</p> <p>„r) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5septies;"</p> <p>„s) „émissions de l'aviation attribuées“, les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aérodrome en provenance des pays tiers;"</p> <p>„t) „émissions historiques du secteur de l'aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;"</p> <p>„u) „Commission“, la Commission européenne."</p>
<p>Art. 3.</p> <p>1. A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit: « Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi »</p> <p>2. L'article est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit : « Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière ».</p>	<p><u>Article 3</u></p> <p>Les auteurs du projet de loi proposent que les annexes puissent être modifiées par voie de règlement grand-ducal. Le Conseil d'Etat rappelle que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Le Conseil d'Etat n'a donc pas retenu cette possibilité, de sorte que toute modification d'annexe devra se faire par le biais d'une loi modificative.</p> <p>Si les auteurs du projet de loi sous revue insistent à maintenir cette voie de modification des annexes, car étant plus rapide, ils devraient par conséquent insérer ces annexes dès le départ dans un règlement grand ducal.</p>	<p><u>Ad article 3 (annexes)</u></p> <p>La Haute Corporation est d'avis que toute modification d'annexe devra se faire par une loi modificative, ceci au motif que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Cette approche est justifiée et appropriée et partant la disposition selon laquelle</p> <p>« 2. <i>Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière</i> »</p> <p>et qui est à destinée à compléter l'article par un alinéa 2 est à biffer. Il s'ensuit que le chiffre 1 en tant que tel est à supprimer.</p>	<p>Art. 3. A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit:</p> <p>„Annexe I: catégories d'activités relevant de la présente loi“.</p>
<p>Art. 4.</p> <p>La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 bis. Quantité totale de quotas pour l'aviation</p> <p>1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.</p> <p>2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1^{er} janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.</p> <p>3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. »</p>	<p><u>Article 4 (ad Article 7 selon le Conseil d'Etat)</u></p> <p>Le projet de loi mentionne les obligations de la Commission européenne à déterminer les émissions historiques de l'aviation et la liste des exploitants d'aéronefs concernés. Le Conseil d'Etat estime que ces obligations n'ont pas leur place dans le dispositif normatif national et ne les a pas repris dans son texte coordonné. La liste mentionnée a d'ailleurs été publiée au règlement (CE) N 748/2009 de la Commission du 5 août 2009.</p>	<p><u>Ad article 4 ajoutant un nouvel article 5 bis (ad article 7 selon le Conseil d'Etat) et article 4 ajoutant un nouvel article 5 septies</u></p> <p>La Haute Corporation est d'avis que la mention des obligations de la Commission quant à la détermination des émissions historiques de l'aviation et de la liste des exploitants d'aéronefs concernés n'a pas sa place dans le dispositif normatif national. Cette approche est justifiée et appropriée ; il s'ensuit que le paragraphe 3 d'un nouvel article 5 bis, formulé comme suit :</p> <p>« 3. <i>Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel.</i> » est à biffer.</p> <p>Il en va de même du paragraphe 3 d'un nouvel article 5 septies, selon lequel</p> <p>« 3. <i>Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :</i></p> <p>a) <i>publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1 ; et</i></p> <p>b) <i>actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.</i> »</p>	<p>Art. 4. La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:</p> <p>„Art. 5bis: Quantité totale de quotas pour l'aviation</p> <p>1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97% des émissions historiques du secteur de l'aviation.</p> <p>2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1^{er} janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.“</p>
<p>Art. 5.</p> <p>La LOI est complétée par un nouvel article 5 ter formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 ter . Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères</p> <p>1. Pendant la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>2. A compter du 1^{er} janvier 2013, 15 % des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à</p>	<p><u>Article 5 (ad Article 8, paragraphe 4 selon le Conseil d'Etat)</u></p> <p>Pour ce qui est des recettes de la mise aux enchères, à porter directement au fonds de financement des mécanismes de Kyoto, le Conseil d'Etat constate qu'il s'agit d'une entorse au principe de non-attribution des recettes de l'Etat, motivée par l'article 3quinquies, point 4 de la directive à transposer, qui laisse aux Etats membres le libre usage des recettes de la mise aux enchères des quotas, tout en ajoutant qu'elles « <i>devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers</i> ».</p>	<p><u>Ad article 5 ajoutant un nouvel article 5 ter (ad article 8, paragraphe 4 selon le Conseil d'Etat)</u></p> <p>La Haute Corporation relève que les dispositions du paragraphe 4 d'un nouvel article 5 ter, selon lequel « 4. <i>Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.</i> » constituent une entorse au principe de non-attribution des recettes de l'Etat. Cependant, le Conseil d'Etat reprend les dispositions afférentes dans le texte coordonné, la loi du 23 décembre 2004 – telle que modifiée par la suite – prévoyant en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autre par l'achat ou la vente de crédits d'émission et est alimenté entre autre par le produit de la vente de crédits d'émission et que les recettes afférentes sont portées directement en recette au fonds.</p>	<p>Art. 5. La LOI est complétée par un nouvel article 5ter formulé comme suit:</p> <p>„Art. 5ter: Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères</p> <p>1. Pendant la période visée à l'article 5bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>2. A compter du 1^{er} janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article</p>

<p>l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5 bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.</p> <p>4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2. La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe. »</p>			<p>5bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.</p> <p>4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2. La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe.“</p>
<p>Art. 6. La LOI est compétée par un nouvel article 5 quater formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 quater. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs</p> <p>1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5 bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1.</p> <p>2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.</p> <p>3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :</p> <p>a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5 bis, b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5 ter, c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5 quinquies, paragraphe 1, d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a) ; et e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.</p> <p>Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.</p> <p>4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :</p> <p>a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) ; et</p>			<p>Art. 6. La LOI est compétée par un nouvel article 5quater formulé comme suit: „Art. 5quater: Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs</p> <p>1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1.</p> <p>2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.</p> <p>3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant: a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5bis, b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5ter, c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5quinquies, paragraphe 1, d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a); et e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.</p> <p>Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.</p> <p>4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique: a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque</p>

<p>b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.</p> <p>5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5 quinquies. »</p>			<p>exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e);</p> <p>et</p> <p>b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.</p> <p>5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5 quinquies. »</p>
<p>Art. 7. La LOI est complétée par un nouvel article 5 quinquies formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 quinquies. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs</p> <p>1. Pour chaque période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :</p> <p>a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2 ; ou</p> <p>b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;</p> <p>et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.</p> <p>2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.</p> <p>En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1 000 000 quotas.</p> <p>3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :</p> <p>a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte ;</p> <p>b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis ; et</p> <p>c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique :</p> <p>i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se</p>	<p><u>Article 7 (ad Article 10, paragraphe 8 selon le Conseil d'Etat)</u> La directive laisse aux Etats membres la faculté de mettre aux enchères les quotas demeurant, le cas échéant, dans la réserve spéciale. Une transposition correcte de cette disposition requiert des autorités nationales qu'elles optent pour ou contre cette faculté. Si les auteurs du projet de loi sous revue veulent retenir la possibilité de mettre aux enchères les quotas visés, il convient d'en fixer les modalités, entre autres les conditions d'ouverture d'une telle mise aux enchères.</p>	<p><u>Ad article 7 ajoutant un nouvel article 5 quinquies (ad article 10, paragraphe 8 selon le Conseil d'Etat)</u></p> <p>La Haute Corporation souligne que la directive laisse aux Etats membres la faculté de mettre aux enchères les quotas demeurant, le cas échéant, dans la réserve spéciale et qu'une transposition correcte requiert des autorités nationales qu'elles optent pour ou contre cette faculté. Dans la mesure où les auteurs du projet de loi voudraient retenir cette faculté, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faudrait en fixer les modalités. Il y a lieu d'attirer l'attention sur l'article 3 quinquies, paragraphe 3 de la directive, selon lequel un règlement communautaire fixera des dispositions détaillées, en vue de la mise aux enchères, des quotas qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit. En outre, l'article 3 septies de la directive prévoit en son paragraphe 9 que la Commission peut établir des modalités d'exécution concernant le fonctionnement de la réserve spéciale.</p> <p>Dans l'attente de telles règles et pour des raisons de sécurité juridique, il est recommandé – en accord avec le Conseil d'Etat - de biffer le paragraphe 8 d'un nouvel article 5 quinquies, selon lequel « 8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères. ».</p>	<p>Art. 7. La LOI est complétée par un nouvel article 5quinquies formulé comme suit:</p> <p>„Art. 5quinquies: Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs</p> <p>1. Pour chaque période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs:</p> <p>a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2;</p> <p>ou</p> <p>b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18% entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.</p> <p>2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.</p> <p>En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.</p> <p>3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:</p> <p>a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte;</p> <p>b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis; et</p> <p>c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique:</p> <p>i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;</p> <p>ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives</p>

<p>rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;</p> <p>ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes – kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ; et</p> <p>iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).</p> <p>4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.</p> <p>5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4. Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme :</p> <p>a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4 ; et</p> <p>b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.</p> <p>6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5 quater, paragraphe 4.</p> <p>7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :</p> <p>a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 :</p> <p>i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à</p>			<p>aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, para graphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et</p> <p>iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).</p> <p>4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.</p> <p>5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.</p> <p>4. Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme:</p> <p>a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4; et</p> <p>b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.</p> <p>6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5quater, paragraphe 4.</p> <p>7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique:</p> <p>a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5;</p> <p>i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4;</p> <p>ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4; et</p> <p>b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.“</p>
---	--	--	---

<p>la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4 ;</p> <p>ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes –kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4 ; et</p> <p>b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.</p> <p>8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères. »</p>			
<p>Art. 8. La LOI est complétée par un nouvel article 5 sexies formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 sexies. Programmes de suivi et de notification Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5 quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15. »</p>			<p>Art. 8. La LOI est complétée par un nouvel article 5sexies formulé comme suit: „Art. 5sexies: Programmes de suivi et de notification Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15.“</p>
<p>Art. 9. La LOI est complétée par un nouvel article 5 septies libellé comme suit :</p> <p>« Art. 5 septies. Etat membre responsable</p> <p>1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est :</p> <p>a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question ; et</p> <p>b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.</p> <p>2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5 bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.</p> <p>3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :</p> <p>a) publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1 ; et</p> <p>b) actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.</p> <p>4. Aux fins du paragraphe 1, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des</p>		<p>Voir commentaire CE au niveau de l'article 4</p> <p>Le Conseil d'Etat estime que la mention des obligations de la Commission quant à la détermination des émissions historiques de l'aviation et de la liste des exploitants d'aéronefs concernés n'a pas sa place dans le dispositif normatif national. La liste mentionnée a d'ailleurs été publiée au règlement (CE) N°748/2009 de la Commission du 5 août 2009.</p> <p>Cette approche est justifiée ; il s'ensuit que le paragraphe 3 du nouvel article 5 bis, formulé comme suit : « 3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. », est à biffer.</p> <p>Il en va de même du paragraphe 3 d'un nouvel article 5 septies, selon lequel « 3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission : a) publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1 ; et b) actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date. »</p>	<p>Art. 9. La LOI est complétée par un nouvel article 5septies libellé comme suit: „Art. 5septies: Etat membre responsable 1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est: a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question; et b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée. 2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée. 3. Aux fins du paragraphe 1, on entend par „année de base“, dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006.“</p>

activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006. »			
Art. 10. A l'article 8 de la loi du LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit : « e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. »			Art. 10. A l'article 8 de la LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit: „e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16.“
Art. 11. L'article 12 bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit : « 4. Pendant la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis.» La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis » »			Art. 11. L'article 12bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit: „4. Pendant la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis.“
Art. 12. A l'article 12 ter de la LOI, le mot « installation(s) » est remplacé par le mot « activités ».			Art. 12. A l'article 12ter de la LOI, le mot „installation(s)“ est remplacé par le mot „activités“.
Art. 13. L'article 13 de la LOI est modifié comme suit : 1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit : « 2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations ». 2. Le paragraphe 2 bis suivant est inséré : « 2 bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. » 3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant : « 3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »			Art. 13. L'article 13 de la LOI est modifié comme suit: 1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit: „2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations.“ 2. Le paragraphe 2bis suivant est inséré: „2bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“ 3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant: „3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“
Art. 14. Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit : « Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 12, paragraphe 2 bis ou 3. »			Art. 14. Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit: „Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 2bis ou 3.“
Art. 15. L'article 15 de la LOI est modifié comme suit : 1. L'intitulé est adapté comme suit : « Surveillance et déclaration des émissions » 2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant : « 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes	<u>Article 15 (ad Article 23, paragraphe 2 selon le Conseil d'Etat)</u> Chaque exploitant déclarera les émissions conformément aux lignes directrices; étant donné que ces lignes sont précisées dans le règlement grand-ducal d'exécution de la loi en projet, le Conseil d'Etat tient à se référer à cette précision	<u>Ad article 15 (ad article 23, paragraphe 2 selon le Conseil d'Etat)</u> La précision suggérée par la Haute Corporation, laquelle consiste à préciser que les lignes directrices sont définies dans un règlement grand-ducal, est à reprendre. Le paragraphe 2 serait libellé comme suit : « 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes	Art. 15. L'article 15 de la LOI est modifié comme suit: 1. L'intitulé est adapté comme suit: „ Surveillance et déclaration des émissions “ 2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant: „2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices définies dans un règlement grand-ducal.“

directrices. »		<i>directrices définies dans un règlement grand-ducal ».</i>	
<p>Art. 16. L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant :</p> <p>«Art. 16. Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef. L'administration est informée du résultat des vérifications.</p> <p>Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante. »</p>			<p>Art. 16. L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant: „Art. 16. Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef.</p> <p>L'administration est informée du résultat des vérifications.</p> <p>Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.“</p>
<p>Art. 17. L'article 20 de la LOI est modifié comme suit :</p> <p>1. L'intitulé est libellé comme suit : « Art. 20. Mesures administratives »</p> <p>2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit : « 1. En cas de non-respect des dispositions de l'article 21 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas, - impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans, - faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.</p> <p>Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.</p> <p>Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées. »</p> <p>3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit : « 3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. »</p> <p>4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4 bis ayant la teneur suivante : « 4 bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.</p>	<p><u>Article 17 (ad Article 28 selon le Conseil d'Etat)</u> Le renvoi des auteurs du projet sous revue à l'article 21 est erroné. Le Conseil d'Etat exige que les articles concernés soient précisés. Suite aux obligations découlant de la Convention sur l'accès à l'information, la participation au public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998 et approuvée par la loi du 31 juillet 2005, toute décision en matière environnementale pourra faire l'objet d'un recours en réformation. Le Conseil d'Etat en tient compte dans sa version coordonnée du projet de loi annexée au présent avis.</p>	<p><u>Ad article 17 (ad article 28 selon le Conseil d'Etat)</u></p> <p>Il est recommandé de suivre les suggestions de la Haute Corporation et qui consistent d'une part à préciser les articles dont le non-respect est susceptible de mesures administratives et d'autre part à déterminer la nature du recours administratif, ceci sous la forme d'un recours en réformation.</p> <p>Il s'ensuit que le paragraphe 2 de l'article 17 serait libellé comme suit :</p> <p>« 2. <i>Le paragraphe 1 est formulé comme suit :</i> « 1. <i>En cas de non-respect des dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,</i> - <i>impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,</i> - <i>faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.</i> <i>Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.</i> <i>Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées. »</i></p> <p>En outre, au point 7 dudit article, la première phrase prendrait la teneur suivante : « 8. <i>Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond</i> ».</p>	<p>Art. 17. L'article 20 de la LOI est modifié comme suit: 1. L'intitulé est libellé comme suit: „Art. 20: Mesures administratives“ 2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit: „1. En cas de non-respect des dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas, – impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans, – faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés. Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1. Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées.“ 3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit: „3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.“ 4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4bis ayant la teneur suivante: „4bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné. Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte: a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi; b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi;</p>

<p>Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :</p> <p>a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;</p> <p>b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;</p> <p>c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire ; et</p> <p>d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.</p> <p>Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.</p> <p>La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national. »</p> <p>5. Le paragraphe 6 est supprimé.</p> <p>6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit : « 7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis ou 3, est publié. »</p> <p>7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit : « 8. Les décisions prises en application des paragraphes 1, 2, 3, 4, 4 bis, 5 et 7 sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »</p>	<p><u>Article 18 (ad Article 29 selon le Conseil d'Etat)</u> Le paragraphe 2 prévoit que les peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. Etant donné qu'un arrêté constitue par définition une mesure individuelle, il n'y a pas lieu d'y greffer une peine en plus de celles prévues par la loi et ses règlements d'exécution.</p>	<p><u>Ad article 18 (ad article 29 selon le Conseil d'Etat)</u> La remarque de la Haute Corporation consistant à ne pas appliquer les sanctions pénales aux infractions aux arrêtés pris en exécution de la loi est fondée. Il s'ensuit qu'au paragraphe 2 dudit article, le deuxième tiret serait à lire comme suit : « - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi. »</p>	<p>c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire; et</p> <p>d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.</p> <p>Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.</p> <p>La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.“</p> <p>5. Le paragraphe 6 est supprimé.</p> <p>6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit: „7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis ou 3, est publié.“</p> <p>7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit: „8. Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.“</p>
<p>Art. 18. L'article 21 de la LOI est modifié comme suit :</p> <p>1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit : « 1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexes, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi. »</p> <p>2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit : « 2. Les mêmes peines sont applicables - en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20 - aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. »</p>	<p><u>Article 18 (ad Article 29 selon le Conseil d'Etat)</u> Le paragraphe 2 prévoit que les peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. Etant donné qu'un arrêté constitue par définition une mesure individuelle, il n'y a pas lieu d'y greffer une peine en plus de celles prévues par la loi et ses règlements d'exécution.</p>	<p><u>Ad article 18 (ad article 29 selon le Conseil d'Etat)</u> La remarque de la Haute Corporation consistant à ne pas appliquer les sanctions pénales aux infractions aux arrêtés pris en exécution de la loi est fondée. Il s'ensuit qu'au paragraphe 2 dudit article, le deuxième tiret serait à lire comme suit : « - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi. »</p>	<p>Art. 18. L'article 21 de la LOI est modifié comme suit: 1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit: „1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi.“</p> <p>2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit: „2. Les mêmes peines sont applicables - en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20 - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.“</p>
	<p><u>Observation concernant l'article 32 du texte ci-après proposé par le Conseil d'Etat (ancien article 22ter)</u> Etant donné que l'article 9 de la loi budgétaire 2010 prévoit une modification de l'ancien article 22ter, il s'agit d'accorder le projet de loi en conséquence en adaptant les montants et en insérant un alinéa nouveau avec le contenu prévu dans le cadre de ladite loi budgétaire (doc. parl. n° 6100). Le Conseil d'Etat peut d'ores et déjà marquer son accord avec la modification à intervenir. Suit le texte proposé par le Conseil d'Etat:</p>	<p>3. Rectification de deux erreurs matérielles</p> <p><u>Ad article 14</u></p> <p>Il y a lieu de rectifier une coquille s'étant glissée dans le texte soumis au Conseil de Gouvernement et au Conseil d'Etat et qui vise le paragraphe 3 , premier alinéa.</p> <p>Texte initial</p> <p>« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 12, paragraphe 2 bis ou 3. »</p> <p>Rectification de l'erreur matérielle proposée :</p> <p>« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée</p>	

		<p>à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article <u>13</u>, paragraphe 2 bis ou 3. »</p> <p><u>Ad article 19</u></p> <p>Il y a lieu de rectifier une coquille s'étant glissée dans le texte soumis au Conseil de Gouvernement et au Conseil d'Etat et qui concerne la catégorie d'activité « Aviation » figurant au point j) de l'annexe I.</p> <p>Texte initial :</p> <p><i>« Les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point. »</i></p> <p>Rectification de l'erreur matérielle proposée :</p> <p><i>« Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ».</i></p>	
--	--	--	--

6056

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 153

23 août 2010

Sommaire

LICENCES DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Loi du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne page [2626](#)

Loi du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 14 juillet 2010 et celle du Conseil d'Etat du 16 juillet 2010 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Champ d'application et objectif

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par:

- a) «service du contrôle de la circulation aérienne»: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;
- b) «prestataire de services de navigation aérienne»: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- c) «circulation aérienne générale»: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;
- d) «licence»: un certificat qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte;
- e) «qualification»: l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes:

1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual - ADV);
 2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument - ADI);
 3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural - APP);
 4. contrôle d'approche de surveillance (approach control surveillance - APS);
 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural - ACP);
 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance - ACS);
- f) «mention de qualification»: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question;
 - g) «mention d'unité»: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;
 - h) «mention linguistique»: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;
 - i) «mention d'instructeur»: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position;
 - j) «indicateur d'emplacement OACI»: le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique;
 - k) «secteur»: une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol;
 - l) «formation»: l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
 1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire;
 2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;

4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur;
 5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur;
- m) «organisme de formation»: une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'Aviation Civile (ci-après dénommée «la DAC») en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation;
 - n) «programme de compétence d'unité»: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
 - o) «plan de formation en unité»: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position;
 - p) «examineur (assessor)», «évaluateur»: personne titulaire de l'autorisation établie par la DAC qui indique son aptitude à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;
 - q) «OACI»: Organisation de l'Aviation Civile Internationale;
 - r) «OJTI (on the job training instructor)»: instructeur de formation sur la position.

Art. 3. Autorité nationale de surveillance

La DAC est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.

La DAC est aussi compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;
- b) agréer les évaluateurs et examineurs en matière de licences, qualifications et mentions;
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 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. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne:

- a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale;
- b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur 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;
- b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi;
- c) être en possession d'une attestation médicale valide;
- d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.

Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 21 ans;
- b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité;
- c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi;
- d) être en possession d'une attestation médicale valide;
- e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement grand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal:

- a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal;
- c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation

(1) La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

(3) Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.

(4) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

(5) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.

(6) La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'Annexe III de la présente loi.

(7) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) n° 2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi.

Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.

L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

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

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 du Développement durable
et des Infrastructures,
Claude Wiseler*

Château de Berg, le 16 août 2010.
Henri

*Le Ministre du Trésor,
Jean-Claude Juncker*

Doc. parl. 6056; sess. ord. 2008-2009, 2^{ième} sess. extraord. 2009 et sess. ord. 2009-2010; Dir. 2006/23/CE.

ANNEXE I

Spécifications applicables aux licences

1) Renseignements figurant sur la licence

(Les éléments devant être traduits en anglais étant signalés par un astérisque)

- a) *dénomination de l'Etat ou de l'autorité délivrant la licence (en caractères gras);
- b) *titre de la licence (en caractères très gras);
- c) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence;
- d) nom complet du titulaire (si la langue nationale utilise un alphabet autre que l'alphabet romain, le nom doit également être libellé en caractères romains);
- e) date de naissance;
- f) nationalité du titulaire;
- g) signature du titulaire;

- h) *authentification pour les modalités et l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication:
- i) des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques, mentions d'instructeur et mentions d'unité;
 - ii) des dates auxquelles ces mentions ont été octroyées pour la première fois;
 - iii) des dates d'expiration de la validité des mentions;
- i) signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance;
- j) cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence;
- k) une attestation médicale en cours de validité doit être jointe à la licence.

2) Support

Il convient d'utiliser du papier de première qualité ou un autre matériau satisfaisant, et les éléments mentionnés au point 1 doivent apparaître distinctement.

3) Couleur

La couleur de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et du contrôleur stagiaire de la circulation aérienne est le jaune.

ANNEXE II

Exigences en matière de formation

1) PARTIE A

Exigences en matière de formation initiale applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

La formation initiale garantira que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux objectifs en matière de formation de base et de formation de qualification énoncés par les «Guidelines for Air traffic controller Common Core Content Initial Training», édition du 10 décembre 2004 sinon la dernière édition en vigueur, d'Eurocontrol, afin que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de gérer la circulation aérienne d'une façon sûre, rapide et efficace.

La formation initiale couvrira les aspects suivants: droit aérien, gestion du trafic aérien, y compris les procédures d'opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne compréhension entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, facteurs humains, équipements et systèmes, environnement professionnel, sécurité et culture de la sécurité, systèmes de gestion de la sécurité, situations inhabituelles ou urgences, systèmes dégradés, connaissances linguistiques, incluant la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières devront être enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne, et à souligner les aspects relatifs à la sécurité. La formation initiale consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée sera fixée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent garantir que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de trafic complexe et dense, afin de faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale sera évaluée au moyen d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue.

2) PARTIE B

Exigences en matière de formation en unité pour les contrôleurs de la circulation aérienne

Les plans de formation en unité exposeront en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l'unité sous la surveillance d'un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé décrira tous les éléments du système d'évaluation de la compétence, comprenant les modalités de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales.

La formation en unité peut comporter certains éléments de la formation initiale qui sont spécifiquement liés aux conditions nationales. La durée de la formation en unité sera fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées dans le cadre d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue, par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréés qui seront neutres et objectifs dans leur jugement. A cette fin, les autorités nationales de surveillance mettront en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

3) PARTIE C

Exigences en matière de formation continue applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

Les qualifications et mentions d'unité inscrites sur les licences de contrôleur de la circulation aérienne seront maintenues valides par une formation continue agréée, comprenant une formation destinée à entretenir les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de mise à jour, une formation aux situations d'urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l'organisme de formation établira des programmes de compétence d'unité décrivant les processus, les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes devront être réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue sera arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement réalisé ou planifié de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne sera évaluée de manière adéquate au moins tous les trois ans. Le prestataire de services de navigation aérienne devra veiller à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licences dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

ANNEXE III

Exigences relatives aux homologations délivrées aux organismes de formation

1) La conformité avec les exigences visées à l'article 9 doit être établie par la preuve que les organismes de formation disposent du personnel et des équipements adéquats et exercent leur activité dans un environnement adapté pour dispenser les formations nécessaires à l'obtention ou au maintien de licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne. Plus particulièrement, les organismes de formation doivent:

- a) disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies dans la présente loi;
- b) disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée;
- c) communiquer la méthode selon laquelle ils détermineront plus précisément le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, ainsi que les plans de formation en unité et les programmes de compétence d'unité; cela inclura le mode d'organisation des examens ou des évaluations. S'agissant des examens portant sur la formation initiale, y compris les formations en simulation, des informations détaillées sur les qualifications des examinateurs doivent être transmises;
- d) apporter la preuve qu'il existe un système de gestion de la qualité permettant de contrôler si les procédures et systèmes devant garantir la conformité des services de formation fournis aux normes définies dans la présente loi sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés;
- e) apporter la preuve que des fonds suffisants sont disponibles pour que les formations se déroulent conformément aux normes définies dans la présente directive et qu'une assurance, dont la couverture est suffisante, a été prévue pour les activités qu'ils mènent compte tenu de la nature des formations en question.

2) Les homologations doivent:

- a) indiquer les autorités de surveillance nationales qui délivrent l'homologation;
 - b) indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation;
 - c) indiquer les types de services homologués;
 - d) contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1);
 - e) indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.
-