



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6980

Projet de loi portant modification de la 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

Date de dépôt : 15-04-2016

Date de l'avis du Conseil d'État : 28-10-2016

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
20-04-2017	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
15-04-2016	Déposé	6980/00	<u>5</u>
06-07-2016	Avis du Conseil d'État (5.7.2016)	6980/01	<u>22</u>
07-10-2016	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6980/02	<u>27</u>
28-10-2016	Avis complémentaire du Conseil d'État (27.10.2016)	6980/03	<u>32</u>
26-01-2017	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Madame Josée Lorsché	6980/04	<u>35</u>
07-02-2017	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°22 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6980	<u>46</u>
02-03-2017	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (02-03-2017) Evacué par dispense du second vote (02-03-2017)	6980/05	<u>48</u>
26-01-2017	Commission du Développement durable Procès verbal ( 09 ) de la reunion du 26 janvier 2017	09	<u>51</u>
06-10-2016	Commission du Développement durable Procès verbal ( 28 ) de la reunion du 6 octobre 2016	28	<u>55</u>
03-04-2017	Publié au Mémorial A n°352 en page 1	6980	<u>97</u>

# Résumé

## 6980 résumé

Le projet de loi a pour objet de modifier la 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. Il vise à combler un vide juridique en fixant le cadre des sanctions administratives prononcées à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des obligations européennes relatives à la sécurité aérienne.

En septembre 2013, la Direction de l'Aviation Civile (DAC) a fait l'objet d'un audit par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (EASA). Cet audit a relevé une non-conformité du Luxembourg en ce qui concerne le régime des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne et plus précisément l'absence de possibilité pour l'autorité de surveillance de sanctionner les prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des réglementations européennes en matière de sécurité aérienne.

Afin de régulariser cette situation de non-conformité, il convient de fixer par voie législative des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne. En effet, selon le principe constitutionnel de la légalité des peines, de telles sanctions doivent relever du domaine de la loi. En modifiant l'article 11 de la loi précitée du 16 août 2010, qui prévoit déjà certaines sanctions à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne, le présent projet de loi permettra au Luxembourg de se mettre en conformité avec les textes européens et internationaux qui gouvernent la matière en question et évitera ainsi qu'une éventuelle procédure d'infraction puisse être lancée à l'encontre du Grand-Duché pour non-transposition au niveau national de la législation européenne et internationale.

6980/00

## N° 6980

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la loi du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23ICE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

\* \* \*

*(Dépôt: le 15.4.2016)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (29.3.2016).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	3
4) Commentaire des articles.....	4
5) Fiches d'évaluation d'impact.....	5
6) Fiche financière.....	8
7) Texte coordonné.....	9

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

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

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification de la 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.

Rome, le 29 mars 2016

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

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 ... et celle du Conseil d'Etat du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Article unique.** L'article 11 de la 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 est remplacé par la disposition suivante:

**„Art. 11. 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 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'établit pas de plans d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ou enquêtes dans les entreprises.

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 n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans le plan d'actions correctives approuvé.

(3) 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 n'applique pas les consignes de sécurité émises par la Direction de l'Aviation Civile.

(4) 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 ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat de prestataire de services de navigation aérienne.

(5) 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.

(6) 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 ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les plans d'actions correctives approuvés pour remédier aux non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile.

(7) 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 ne déclare pas à la Direction de l'Aviation Civile la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.

(8) 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.

(9) 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.

Palais de Luxembourg, le ...

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*Le Ministre des Finances,*

Pierre GRAMEGNA

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi intervient dans le cadre de la fixation des sanctions administratives prononcées à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des obligations européennes relatives à la sécurité aérienne.

En septembre 2013, la Direction de l'Aviation Civile (DAC) a fait l'objet d'un audit par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA). Lors de cet audit „Standardisation Inspection ATM/ANS. LU.09.2013“, l'AESA a relevé dans sa constatation LU#17269 une non-conformité du Luxembourg en ce qui concerne le régime des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne.

Plus précisément, cette non-conformité concerne l'absence de possibilités pour l'autorité de surveillance de sanctionner les prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des réglementations européennes en matière de sécurité aérienne.

Un tel pouvoir de sanction est pourtant prévu au niveau européen par diverses réglementations, et notamment le règlement (CE) 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne; le règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien; le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne; et le règlement (CE) n° 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.

En effet, l'autorité de surveillance du secteur aérien, qui pour le Luxembourg est la DAC, et le prestataire de services de navigation aérienne concerné, en l'occurrence l'Administration de la Navigation Aérienne (ANA), sont tous les deux des administrations publiques, démembrements de l'Etat sans aucune personnalité juridique propre. L'unique moyen assurant l'application de sanctions dissuasives, proportionnelles et efficaces est l'institution de sanctions administratives, prononcées par le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions. L'AESA avait également constaté une non-conformité dans le domaine des sanctions à l'encontre des prestataires de service de navigation aérienne pour le régime ancien en France, mais semble avoir accepté la solution française qui consistait aussi en la création de telles sanctions administratives.

Afin de régulariser sa situation de non-conformité, la DAC a proposé à l'AESA un plan d'actions correctives en trois étapes. Les deux premières étapes consistaient en la création d'un groupe de travail et en la proposition d'amendements pour le règlement grand-ducal du 27 septembre 2012 relatif à la certification d'un prestataire de services de navigation aérienne.

Ces deux étapes ayant été clôturées, il ne manque que la troisième qui consiste en la fixation par voie législative des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne. En effet,



selon le principe d'ordre constitutionnel de la légalité des peines, de telles sanctions doivent relever du domaine de la loi.

Certaines sanctions à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne sont déjà prévues dans l'article 11 actuel de la 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. Or, cette disposition existante ne renferme pas le non-respect par les prestataires des obligations européennes relatives à la sécurité aérienne.

Le présent texte vise donc à combler le vide juridique existant en refixant le cadre des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne.

Il permettra au Luxembourg de se mettre en conformité avec les textes européens et internationaux qui gouvernent la matière en question et évitera ainsi qu'une éventuelle procédure d'infraction pourra être lancée à l'encontre du Grand-Duché de Luxembourg pour non-transposition au niveau national de la législation européenne et internationale.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad Article unique*

Dans un souci de complétude, l'article unique a pour objet de remplacer l'article 11 existant de la 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.

Le premier paragraphe, pourtant resté inchangé par rapport à la version antérieure, 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 concerne deux cas de figure donnant lieu à des sanctions administratives à l'encontre des prestataires de service de navigation aérienne:

- le non-établissement d'un plan d'actions correctives, ou
- le non-respect d'un plan d'actions correctives déjà approuvé.

Une telle non-conformité peut être constatée soit par la Direction de l'Aviation Civile (DAC), soit par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA).

Par „*contrôle*“, il y a lieu d'entendre le contrôle journalier que la DAC exerce sur le prestataire de services de navigation aérienne.

Par „*audit*“, il y a lieu d'entendre une analyse plus générale du fonctionnement en entier du prestataire de services de navigation aérienne, soumise à un certain formalisme.

Par „*inspection*“, il y a lieu d'entendre des enquêtes plus ciblées sur certains points précis, pouvant être exercées par la DAC aussi souvent que celle-ci le jugera nécessaire.

Il a été décidé d'utiliser les trois expressions afin d'englober toutes les situations lors desquelles la DAC pourra constater des non-conformités.

Par „*inspection de standardisation*“, il y a lieu d'entendre les contrôles effectués par l'AESA afin de vérifier l'application, par les autorités nationales compétentes, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne et de ses règles de mise en oeuvre.

Par „*enquête dans les entreprises*“, il y a lieu d'entendre la procédure prévue par les articles 54 alinéa 4 et 55 du règlement (CE) n° 2016/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne. Bien que le terme „entreprise“ soit ici employé, cette nomenclature utilisée par le droit de l'Union ne se limite pas aux sociétés commerciales, mais à tout organisme, quel que soit sa forme juridique, qui fournit des services de navigation aérienne.

Le troisième paragraphe fixe des sanctions à prononcer lorsque le prestataire de service de navigation aérienne ne respecte pas les consignes de sécurité émises par la DAC.

Par „*consigne de sécurité*“, il y a lieu d’entendre un document délivré ou adopté par une autorité compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel pour rétablir la sécurité, lorsqu’il est constaté qu’autrement, la sécurité aérienne peut être compromise.

Le quatrième paragraphe instaure un régime de sanctions à l’encontre d’un prestataire de services de la navigation aérienne qui ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat.

Le cinquième paragraphe, déjà prévu dans l’ancienne version, 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 sixième paragraphe sanctionne le non-respect par le prestataire de services de navigation aérienne des dates limites fixées dans le plan d’actions correctives approuvé.

Le septième paragraphe fixe des sanctions lorsque le prestataire de services de navigation aérienne – ne déclare pas à la DAC la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels, ou – ne déclare pas des changements effectués à de tels systèmes fonctionnels.

Par „*système fonctionnel*“, il y a lieu d’entendre une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines, organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de l’ATM (Air Traffic Management – Gestion du trafic aérien).

Les huitième et neuvième paragraphes, restant inchangés par rapport à l’ancienne version, prévoient la procédure à appliquer au prononcé des sanctions visées et un recours en réformation contre ces décisions.

\*

## FICHES D’EVALUATION D’IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet:</b>	<b>Projet de loi modifiant la loi du 16 août 2010 relative aux licences de 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.</b>
<b>Ministère initiateur:</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures / Direction de l’Aviation Civile</b>
<b>Auteur(s):</b>	<b>THEISEN Stéphanie</b>
<b>Tél:</b>	<b>247-74914</b>
<b>Courriel:</b>	<b>stephanie.theisen@av.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet:</b>	<b>Adaptation du cadre légal concernant les sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des obligations en matière de sécurité de l’aviation civile</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):</b>	
<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures</b>	
<b>Date:</b>	<b>14.12.2015</b>

### Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle/lesquelles:

Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:
- Entreprises/Professions libérales: Oui  Non
  - Citoyens: Oui  Non
  - Administrations: Oui  Non
3. Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité?)  
Remarques/Observations:
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière? Oui  Non   
Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l’opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d’autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui  Non   
Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d’information émanant du projet?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total?
7. Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l’information au destinataire? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s’agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l’administration? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l’administration? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l’administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu’une seule fois? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui  Non  N.a.   
Si oui, laquelle:
10. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui  Non
- Remarques/Observations:

<sup>1</sup> N.a.: non applicable.

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

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

11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui  Non  N.a.   
Si non, pourquoi?
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui  Non   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui  Non  N.a.   
Si oui, lequel?  
Remarques/Observations:

### Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière:
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non   
Si oui, expliquez pourquoi: Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique a été élaboré sans égard au sexe des personnes concernées. Par conséquent, ces mesures réglementaires n'ont aucun impact sur l'égalité entre femmes et hommes.
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui  Non  N.a.   
Si oui, expliquez de quelle manière:

### Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>4</sup>? Oui  Non  N.a.   
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>5</sup>? Oui  Non  N.a.   
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

4 Article 15, paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

5 Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

**FICHE D'EVALUATION D'IMPACT**  
des mesures législatives et réglementaires  
sur l'égalité des femmes et des hommes

<b>Intitulé du projet:</b>	<b>Projet de loi portant modification de la 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</b>
<b>Ministère initiateur:</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures / Direction de l'Aviation Civile</b>
<b>Auteur(s):</b>	<b>THEISEN Stéphanie</b>
<b>Tél:</b>	<b>247-74914</b>
<b>Fax::</b>	<b>46 77 90</b>
<b>Courriel:</b>	<b>Stephanie.theisen@av.etat.lu</b>

Le projet est

– principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes

– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes

Si l'effet est positif, explicitez de quelle manière

.....

– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes

Si l'effet est neutre, explicitez pourquoi

*Le projet de loi sous rubrique a été élaboré sans égard au sexe des personnes concernées. Par conséquent, ces mesures législatives n'ont aucun impact sur l'égalité des femmes et des hommes.*

– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes

Si l'effet est négatif, explicitez pourquoi

.....

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes?

Si l'impact financier est différent, explicitez le bien-fondé

.....

\*

**FICHE FINANCIERE**

Le projet de loi sous rubrique n'a aucune répercussion sur le budget de l'Etat luxembourgeois étant donné qu'il n'instaure ni des recettes en faveur du budget de l'Etat luxembourgeois, ni génère des dépenses à charge du budget de l'Etat luxembourgeois.

\*

## TEXTE COORDONNE

### DU PROJET DE LOI

#### portant modification de la 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

#### **Art. 1<sup>er</sup>. 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'événement 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 contrôlées 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 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 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 oeuvre 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**

(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 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'établit pas de plans d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ou enquêtes dans les entreprises.

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 n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans le plan d'actions correctives approuvé.

(3) 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 n'applique pas les consignes de sécurité émises par la Direction de l'Aviation Civile.

(4) 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 ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat de prestataire de services de navigation aérienne.

(5) 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.

(6) 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 ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les plans d'actions correctives approuvés pour remédier aux non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile.

(7) 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 ne déclare pas à la

Direction de l'Aviation Civile la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.

(8) 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.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6980/01

N° 6980<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la 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**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

(5.7.2016)

Par dépêche du 24 mars 2016, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière et d'une version coordonnée du projet de loi.

\*

**CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES**

Les auteurs expliquent vouloir modifier la loi du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne suite à un audit de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (ci-après „AESA“) en 2013. Celle-ci aurait relevé une non-conformité du Luxembourg par rapport au régime des sanctions applicables aux prestataires de service de navigation aérienne et plus précisément l'absence de moyens pour l'autorité de surveillance de sanctionner les prestataires de service de navigation aérienne en cas de non-respect des réglementations européennes. Aucun élément relatif à cet audit n'est joint au dossier.

Les auteurs expliquent encore que l'autorité de surveillance du secteur aérien au Luxembourg, c'est-à-dire la Direction de l'aviation civile (ci-après „DAC“), de même que l'Administration de la navigation aérienne, (ci-après „ANA“), sont toutes deux des administrations publiques „démembrements de l'État sans aucune personnalité juridique propre“, pour conclure que le seul moyen de prévoir des sanctions dissuasives serait l'institution de sanctions administratives.

La loi précitée du 16 août 2010 a introduit en son article 11 de telles sanctions administratives. Toutefois, ces sanctions ne s'appliquent pas à toutes les infractions aux règles européennes ce qui serait critiqué par l'AESA.

La loi en projet ne fait que renforcer un système de sanctions juridiquement impossible.

À cet égard, le Conseil d'État tient à réitérer ici sa remarque faite dans ses avis du 18 décembre 2009<sup>1</sup> et 4 mai 2010<sup>2</sup>, à savoir „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'État

1 Avis du Conseil d'État du 18 décembre 2009 (n<sup>os</sup> CE: 48.484 et 48.485, p. 2)

2 Avis complémentaire du Conseil d'État du 4 mai 2010 (n<sup>o</sup> CE: 48.484, p. 4)

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".

L'examen de l'article unique se fait sous réserve des observations formulées ci-avant.

\*

## EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

L'article unique sous avis entend remplacer le libellé de l'article 11 de la loi précitée du 16 août 2010.

### *Paragraphe 2 du nouvel article 11*

Les auteurs ne définissent pas certaines notions mentionnées dans le paragraphe sous avis, à savoir les notions de „contrôle“, d'„audit“, d'„inspection de standardisation“ et d'„enquête dans les entreprises“, alors même qu'ils estiment nécessaire de les définir dans le commentaire des articles. La notion de „plan d'action corrective“ n'est définie nulle part. Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, pour cause d'incompatibilité avec le principe de la légalité des incriminations et des peines consacré par les articles 12 et 14 de la Constitution, à ce que ces définitions soient insérées dans le corps même du projet de loi.

### *Paragraphe 3 du nouvel article 11*

Le Conseil d'État doit s'opposer formellement, pour les raisons évoquées au paragraphe 2, à la définition du terme „consigne de sécurité“, lequel est bel et bien défini par les auteurs dans le commentaire des articles, mais non dans le corps du projet de loi.

### *Paragraphe 4 du nouvel article 11*

Les auteurs se réfèrent à un „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“, notion qui est définie à l'article 7 du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (règlement sur la fourniture de services). Or, l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010 fait état de la notion de „licence“, définie comme suit: „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“. Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que cette incohérence soit éliminée du texte, cette dernière étant source d'insécurité juridique en ce qui concerne la détermination exacte des faits incriminés et n'est, partant, pas conforme au principe de la légalité des incriminations inscrit à l'article 12 de la Constitution. S'il s'agit d'un autre certificat, le Conseil d'État exige que ce terme soit défini dans la loi.

### *Paragraphe 6 du nouvel article 11*

Le Conseil d'État renvoie à sa remarque formulée à l'endroit du paragraphe 2. Il s'interroge encore quant à l'utilité de ce paragraphe, étant donné que le paragraphe 2, alinéa 2, devrait couvrir cette éventualité. S'y ajoute que l'établissement d'une différence entre l'infraction prévue au paragraphe 2, alinéa 2 (non-application des mesures prévues au plan d'actions correctives), et celle prévue au paragraphe 6 (non-respect des dates convenues au plan d'actions correctives pour remédier aux non-conformités) risque d'être difficile, voire impossible à appliquer et ce alors même que les deux paragraphes prévoient deux sanctions d'un niveau de gravité différent. Finalement, aucune explication n'est fournie concernant la différence de terminologie utilisée dans les paragraphes 2 et 6. Au paragraphe 2, il est fait état de „non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ou enquêtes dans les entreprises“, alors que le paragraphe 6 se réfère seulement aux „non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile“. Le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, à ce que le paragraphe 6 en son état actuel soit supprimé et ce pour les raisons d'insécurité juridique évoquées ci-dessus.



*Paragraphe 7 du nouvel article 11*

Le Conseil d'État renvoie à sa remarque formulée à l'endroit des paragraphes 2, 3 et 6. La notion de „système fonctionnel“ n'est pas définie dans le corps du projet de loi.

\*

**OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE***Observation préliminaire*

Le préambule est à omettre. Contrairement aux projets de règlement ou d'arrêté, qui doivent obligatoirement être munis d'un préambule, il y a lieu d'en faire abstraction dans les projets de loi. Le préambule est seulement ajouté au même moment que la suscription et la formule de promulgation.

*Article unique*

Dans le texte proposé pour l'article 11 de la 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, il convient d'écrire au paragraphe 1<sup>er</sup>, conformément à l'arrêté grand-ducal du 28 janvier 2015 portant constitution des Ministères, „le ministre ayant la Navigation et les Transports aériens dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“ “.

Suite à la formule abrégée employée au paragraphe 1<sup>er</sup>, il est possible de remplacer aux paragraphes 2 à 7 les mots „ministre ayant les transports aériens dans ses attributions“ par „ministre“.

Toujours aux paragraphes 2 à 7, il est indiqué d'écrire „2.500 [ou 1.250] à 10.000 euros“ au lieu de „2.500 euros [ou 1.250 euros] à 10.000 euros“.

Aux paragraphes 2, 3, 6 et 7, il faut écrire „Direction de l'aviation civile“.

Au paragraphe 8, les mots „paragraphes précédents“ sont à remplacer par „paragraphes 1<sup>er</sup> à 7“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 5 juillet 2016.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6980/02

N° 6980<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la 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**

\* \* \*

## 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 (7.10.2016).....	1
2) Texte coordonné.....	3

\*

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

(7.10.2016)

Monsieur le Président,

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 6 octobre 2016.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés, ainsi que des propositions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes.

\*

*Amendement 1 portant introduction d'un nouvel article 1<sup>er</sup>*

Le nouvel article 1<sup>er</sup> a pour objet de modifier l'article 2 de la 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. Il se lit comme suit:

*A l'article 2 de la 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, sont ajoutées les définitions suivantes:*

*„s) supervision continue: tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde;*

- t) „audit“: examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires;
- u) „inspection de normalisation“: inspection de normalisation visée à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), y compris l'inspection d'entreprises ou d'associations d'entreprises visée à l'article 54, paragraphe 4, et à l'article 55 dudit règlement, effectuée par l'AESA;
- v) „action corrective“: action visant à éliminer la cause d'une non-conformité détectée;
- w) „consigne de sécurité“: un document délivré ou adopté par une autorité compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté qu'autrement, la sécurité aérienne peut être compromise;
- x) „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“: certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- y) „système fonctionnel“: une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de la gestion du trafic aérien.“

#### *Commentaire de l'amendement 1*

Dans son avis du 5 juillet 2016, le Conseil d'Etat constate que certaines notions utilisées dans le nouvel article 11 de la loi précitée du 16 août 2010 ne sont pas définies dans le corps du texte. Il exige, sous peine d'opposition formelle et pour des raisons d'incompatibilité avec le principe de la légalité des incriminations et des peines consacré par les articles 12 et 14 de la Constitution, que ces définitions soient insérées dans le corps même du projet de loi. Il s'agit des notions de „contrôle“, „audit“, „inspection de standardisation“, „enquête dans les entreprises“, „plan d'action correctives“, „consigne de sécurité“ et „système fonctionnel“.

Par le biais de l'amendement sous rubrique, la commission parlementaire donne suite à ces oppositions formelles. A noter cependant que:

- il a été retenu de remplacer le terme „contrôle“ par celui de „supervision continue“ afin de s'aligner sur la terminologie européenne;
- l'expression „enquête dans les entreprises“ n'est plus utilisée puisque cette hypothèse est incluse dans la notion „inspection de normalisation“ ou „inspection de standardisation“, les deux expressions étant synonymes;
- l'expression „plan d'action corrective“ est remplacée par „action corrective“;
- selon le Conseil d'Etat, il y a une incohérence, et donc une insécurité juridique, entre le terme de „licence“, déjà défini dans la loi en vigueur, et l'expression „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“. Or, ces deux notions se rapportent à deux documents totalement différents, de sorte qu'une telle incohérence ne peut exister. Afin d'éclaircir cette différence, la définition de l'expression „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“ est désormais également reprise dans le corps du texte.

#### *Amendement 2 portant sur le nouvel article 2 (article unique initial)*

L'amendement sous rubrique a pour objet la modification du paragraphe 2 et la suppression du paragraphe 6 de l'article 11 de la loi précitée du 16 août 2010. La paragraphe 2 amendé se lira comme suit:

(2) *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 n'établit pas **de plans** d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ou enquêtes dans les entreprises.*

*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 n'applique pas les*

mesures convenues ou fixées dans les ~~plan d'~~actions correctives approuvées ou qui ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées.

*Commentaire de l'amendement 2*

Le Conseil d'Etat s'interroge sur l'utilité du paragraphe 6, qui instaure des sanctions en cas de non-respect des délais indiqués pour remédier aux non-conformités constatées. Selon le Conseil d'Etat, il y a une incohérence entre ce paragraphe et le paragraphe 2 qui instaure des sanctions en cas de non-respect des actions correctives, ceci d'autant plus que les deux paragraphes prévoient des sanctions d'une gravité différente. Ainsi, il a été décidé de supprimer le paragraphe 6 et d'incorporer son hypothèse dans le paragraphe 2.

\*

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.

Copie de la présente est envoyée pour information au Premier Ministre, Ministre d'Etat, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures et au 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,*

Mars DI BARTOLOMEO

\*

## TEXTE COORDONNE

(Les suggestions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées. Les amendements sont soulignés et en gras)

### PROJET DE LOI

**portant modification de la 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**

Art. 1<sup>er</sup>. A l'article 2 de la 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, sont ajoutées les définitions suivantes:

- „s) supervision continue: tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde;
- t) „audit“: examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires;
- u) „inspection de normalisation“: inspection de normalisation visée à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), y compris l'inspection d'entreprises ou d'associations d'entreprises visée à l'article 54, paragraphe 4, et à l'article 55 dudit règlement, effectuée par l'AESA;
- v) „action corrective“: action visant à éliminer la cause d'une non-conformité détectée;
- w) „consigne de sécurité“: un document délivré ou adopté par une autorité compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté qu'autrement, la sécurité aérienne peut être compromise;

x) „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“: certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;

y) „système fonctionnel“: une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de la gestion du trafic aérien.“

**Article unique Art. 2.** L'article 11 de la 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 est remplacé par la disposition suivante:

**„Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services**

(1) Le ministre ayant la Navigation et les Transports aériens dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“, 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 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'établit pas **de plans d'actions correctives** suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation **ou enquêtes dans les entreprises.**

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 n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans les **plan d'actions correctives approuvées ou qui ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées.**

(3) 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 n'applique pas les consignes de sécurité émises par la Direction de l'Aviation Civile.

(4) 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 ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat de prestataire de services de navigation aérienne.

(5) 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.

~~(6) 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 ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les plans d'actions correctives approuvés pour remédier aux non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile.~~

(6) 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 ne déclare pas à la Direction de l'Aviation Civile la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.

(7) L'amende visée aux paragraphes précédents 1<sup>er</sup> à 6 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.

(8) 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.“

6980/03



N° 6980<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la 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**

\* \* \*

**AVIS COMPLÉMENTAIRE DU CONSEIL D'ÉTAT**

(27.10.2016)

Par dépêche du 7 octobre 2016, le président de la Chambre des députés, a soumis à l'avis du Conseil d'État deux amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du développement durable lors de sa réunion du 6 octobre 2016.

Les amendements étaient accompagnés d'une version coordonnée du projet de loi.

\*

**EXAMEN DES AMENDEMENTS***Amendement 1*

La commission parlementaire a suivi le Conseil d'État en ce qui concerne l'intégration des définitions dans le corps de la loi.

Le Conseil d'État note cependant que certaines expressions ont été – à juste titre – modifiées. Eu égard à ces modifications, il n'est, de l'avis du Conseil d'État, pas nécessaire d'intégrer la définition de l'expression „inspection de normalisation“ dans la loi, étant donné que celle-ci figure à l'article 2 a) du règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation.

*Amendement 2*

Sans observation.

\*

**OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE***Amendement 1*

Sous la lettre s), il y a lieu d'ajouter des guillemets autour des termes „supervision continue“.

Sous la lettre u), il faut lire:

„[...] à l'article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, et à l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 [...]“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 27 octobre 2016.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6980/04

**N° 6980<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la 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**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(26.1.2017)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusti GRAAS, Max HAHN, Aly KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER et Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi 6980 a été déposé à la Chambre des Députés le 15 avril 2016 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 5 juillet 2016.

Le 6 octobre 2016, la Commission du Développement durable a nommé Mme Josée Lorsché comme Rapportrice du projet de loi. Elle a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat lors de cette même réunion. Au cours de cette réunion, la Commission a adopté une série d'amendements parlementaires.

Le Conseil d'Etat a émis son avis complémentaire le 27 octobre 2016.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat a été analysé par la Commission le 26 janvier 2017. La Commission du Développement durable a adopté le présent rapport le même jour.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES  
ET OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi a pour objet de modifier la 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. Il vise à combler un vide juridique en fixant le cadre des sanctions administratives prononcées à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des obligations européennes relatives à la sécurité aérienne.

En septembre 2013, la Direction de l'Aviation Civile (DAC) a fait l'objet d'un audit par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA). Cet audit a relevé une non-conformité du Luxembourg en ce qui concerne le régime des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne et plus précisément l'absence de possibilité pour l'autorité de surveillance de sanctionner les

prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des réglementations européennes en matière de sécurité aérienne.

Afin de régulariser cette situation de non-conformité, il convient de fixer par voie législative des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne. En effet, selon le principe constitutionnel de la légalité des peines, de telles sanctions doivent relever du domaine de la loi. En modifiant l'article 11 de la loi précitée du 16 août 2010, qui prévoit déjà certaines sanctions à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne, le présent projet de loi permettra au Luxembourg de se mettre en conformité avec les textes européens et internationaux qui gouvernent la matière en question et évitera ainsi qu'une éventuelle procédure d'infraction puisse être lancée à l'encontre du Grand-Duché pour non-transposition au niveau national de la législation européenne et internationale.

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 5 juillet 2016, le Conseil d'Etat note que l'exposé des motifs du projet de loi explique que la DAC est une administration publique sans aucune personnalité juridique propre, pour conclure que le seul moyen de prévoir des sanctions dissuasives serait l'institution de sanctions administratives.

De l'avis du Conseil d'Etat, le projet de loi ne fait que renforcer un système de sanctions juridiquement impossible. A cet égard, la Haute Corporation estime 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 sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne (ANA). 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 rubrique 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.

Le Conseil d'Etat constate dans son analyse de l'article unique initial entre autres que certaines notions utilisées dans le nouvel article 11 de la loi du 16 août 2010, tel que prévu par le projet de loi sous rubrique, ne sont pas définies dans le corps du texte. Il exige, sous peine d'opposition formelle et pour des raisons d'incompatibilité avec le principe de la légalité des incriminations et des peines consacré par les articles 12 et 14 de la Constitution, que ces définitions soient insérées dans le corps même du projet de loi.

Suite aux amendements parlementaires du 6 octobre 2016, le Conseil d'Etat, en date du 27 octobre 2016, a émis un avis complémentaire sur le présent projet. La Haute Corporation note qu'elle a été suivie sur ses propositions concernant l'intégration des définitions dans le corps de la loi et que certaines expressions ont été modifiées à juste titre.

Pour plus de détails, il est renvoyé au chapitre VI. relatif au commentaire des articles.

\*

### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### *Nouvel article 1<sup>er</sup>*

Le nouvel article 1<sup>er</sup>, ajouté par rapport au projet initial par voie d'amendement parlementaire, a pour objet de modifier l'article 2 de la 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.

Par l'introduction de ce nouvel article 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire donne suite à des oppositions formelles formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 5 juillet 2016. En effet, le Conseil d'Etat y constate que certaines notions utilisées dans le nouvel article 11 de la loi précitée du 16 août 2010, tel que prévu par le projet de loi sous rubrique, ne sont pas définies dans le corps du texte. Il exige, sous peine d'opposition formelle et pour des raisons d'incompatibilité avec le principe de la légalité des incriminations et des peines consacré par les articles 12 et 14 de la Constitution, que ces définitions soient insérées dans le corps même du projet de loi. Il s'agit des notions de „contrôle“, d'„audit“,

d'„inspection de standardisation“, d'„enquête dans les entreprises“, de „plan d'action correctives“, de „consigne de sécurité“ et de „système fonctionnel“.

La commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de donner suite à ces oppositions formelles. A noter cependant que:

- il a été retenu de remplacer le terme „contrôle“ par celui de „supervision continue“ afin de s'aligner sur la terminologie européenne;
- l'expression „enquête dans les entreprises“ n'est plus utilisée puisque cette hypothèse est incluse dans la notion „inspection de normalisation“ ou „inspection de standardisation“, les deux expressions étant synonymes;
- l'expression „plan d'action corrective“ est remplacée par „action corrective“;
- selon le Conseil d'Etat, il y a une incohérence, et donc une insécurité juridique, entre le terme de „licence“, déjà défini dans la loi en vigueur, et l'expression „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“. Or, ces deux notions se rapportent à deux documents totalement différents, de sorte qu'une telle incohérence ne peut exister. Afin d'éclaircir cette différence, la définition de l'expression „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“ est désormais également reprise dans le corps du texte.

Le nouvel article 1<sup>er</sup> se lira donc comme suit:

**Art. 1<sup>er</sup>. A l'article 2 de la 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, sont ajoutées les définitions suivantes:**

- s) supervision continue: tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde;**
- t) „audit“: examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires;**
- u) „inspection de normalisation“: inspection de normalisation visée à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), y compris l'inspection d'entreprises ou d'associations d'entreprises visée à l'article 54, paragraphe 4, et à l'article 55 dudit règlement, effectuée par l'AESA;**
- v) „action corrective“: action visant à éliminer la cause d'une non-conformité détectée;**
- w) „consigne de sécurité“: un document délivré ou adopté par une autorité compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté qu'autrement, la sécurité aérienne peut être compromise;**
- x) „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“: certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;**
- y) „système fonctionnel“: une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de la gestion du trafic aérien.“**

Dans son avis complémentaire du 27 octobre 2016, le Conseil d'Etat estime qu'il n'est pas nécessaire d'intégrer la définition de l'expression „inspection de normalisation“ dans la loi, étant donné que celle-ci figure à l'article 2 a) du règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation. La Commission décide pourtant de maintenir cette définition. Elle décide par ailleurs de suivre les observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 27 octobre 2016, à savoir l'ajout des guillemets autour des termes „supervision continue“ ainsi que de la formulation proposée sous la lettre u): „[...]“ à l'article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, et à l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 [...]. Le nouvel article 1<sup>er</sup> se lira donc comme suit:

**Art. 1<sup>er</sup>. A l'article 2 de la 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, sont ajoutées les définitions suivantes:

- „s) „supervision continue“: tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde;
- t) „audit“: examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires;
- u) „inspection de normalisation“: inspection de normalisation visée à l'article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, et à l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), y compris l'inspection d'entreprises ou d'associations d'entreprises visée à l'article 54, paragraphe 4, et à l'article 55 dudit règlement, effectuée par l'AESA;
- v) „action corrective“: action visant à éliminer la cause d'une non-conformité détectée;
- w) „consigne de sécurité“: un document délivré ou adopté par une autorité compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté qu'autrement, la sécurité aérienne peut être compromise;
- x) „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“: certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- y) „système fonctionnel“: une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de la gestion du trafic aérien.“

#### *Nouvel article 2 (article unique initial)*

Le nouvel article 2 (article unique initial) a pour objet de remplacer l'article 11 existant de la loi précitée du 16 août 2010. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**Article unique.** *L'article 11 de la 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 est remplacé par la disposition suivante:*

#### **„Art. 11. 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 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'établit pas de plans d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ou enquêtes dans les entreprises. 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 n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans le plan d'actions correctives approuvé.*

*(3) 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 n'applique pas les consignes de sécurité émises par la Direction de l'Aviation Civile.*

*(4) 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 ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat de prestataire de services de navigation aérienne.*

(5) *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.*

(6) *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 ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les plans d'actions correctives approuvés pour remédier aux non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile.*

(7) *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 ne déclare pas à la Direction de l'Aviation Civile la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.*

(8) *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.*

(9) *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.*

Le premier paragraphe, inchangé par rapport à la version antérieure de la loi, 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 Conseil d'Etat propose d'écrire, conformément à l'arrêté grand-ducal du 28 janvier 2015 portant constitution des Ministères, „le ministre ayant la Navigation et les Transports aériens dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“ “. Suite à cela, il est possible de remplacer aux paragraphes 2 à 7 (6 après la suppression du paragraphe 6 du projet initial) les mots „ministre ayant les transports aériens dans ses attributions“ par „ministre“.

La Commission du Développement durable fait siennes ces propositions.

Le second paragraphe concerne deux cas de figure donnant lieu à des sanctions administratives à l'encontre des prestataires de service de navigation aérienne: le non-établissement d'un plan d'actions correctives ou le non-respect d'un plan d'actions correctives déjà approuvé.

Le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi ne définissent pas certaines notions mentionnées dans le paragraphe sous rubrique, à savoir les notions de „contrôle“, d'„audit“, d'„inspection de standardisation“, d'„enquête dans les entreprises“ et de „plan d'action corrective“. Le Conseil d'Etat demande, sous peine d'opposition formelle, pour cause d'incompatibilité avec le principe de la légalité des incriminations et des peines consacré par les articles 12 et 14 de la Constitution, à ce que ces définitions soient insérées dans le corps même du projet de loi.

La commission parlementaire décide de donner suite à ces remarques et d'introduire, à l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010, les définitions manquantes, ceci en insérant au projet de loi un nouvel article 1<sup>er</sup> (voir ci-avant).

Au paragraphe 2 est aussi incorporée l'hypothèse qui figurait au paragraphe 6 initial, désormais supprimé, à savoir celle d'un prestataire de services de navigation aérienne qui „ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées“.

Le troisième paragraphe fixe des sanctions à prononcer lorsque le prestataire de services de navigation aérienne ne respecte pas les consignes de sécurité émises par la DAC.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour les raisons évoquées au paragraphe 2, à la définition du terme „consigne de sécurité“, lequel n'est pas défini dans le corps du projet de loi.

Ici également, la commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et d'introduire, à l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010, la définition manquante.

Le quatrième paragraphe instaure un régime de sanctions à l'encontre d'un prestataire de services de la navigation aérienne qui ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat.



Le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi se réfèrent à un „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“, notion qui est définie à l'article 7 du règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, alors que l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010 fait état de la notion de „licence“, définie comme suit: „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“. Le Conseil d'Etat demande, sous peine d'opposition formelle, que cette incohérence soit éliminée du texte, cette dernière étant source d'insécurité juridique en ce qui concerne la détermination exacte des faits incriminés et n'est, partant, pas conforme au principe de la légalité des incriminations inscrit à l'article 12 de la Constitution. S'il s'agit d'un autre certificat, le Conseil d'Etat exige que ce terme soit défini dans la loi.

La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et d'introduire, à l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010 la définition de „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“.

Le cinquième paragraphe, déjà prévu dans la version antérieure, 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. Il n'appelle pas de remarque de la part du Conseil d'Etat.

Le sixième paragraphe de l'article unique du projet de loi initial sanctionne le non-respect par le prestataire de services de navigation aérienne des dates limites fixées dans le plan d'actions correctives approuvé.

Le Conseil d'Etat s'interroge quant à l'utilité de ce paragraphe, étant donné que le paragraphe 2, alinéa 2, devrait couvrir cette éventualité. S'y ajoute que l'établissement d'une différence entre l'infraction prévue au paragraphe 2, alinéa 2 (non application des mesures prévues au plan d'actions correctives) et celle prévue au paragraphe 6 (non-respect des dates convenues au plan d'actions correctives pour remédier aux non-conformités) risque d'être difficile, voire impossible à appliquer et ce alors même que les deux paragraphes prévoient deux sanctions d'un niveau de gravité différent. Finalement, aucune explication n'est fournie concernant la différence de terminologie utilisée dans les paragraphes 2 et 6. Au paragraphe 2, il est fait état de „non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ou enquêtes dans les entreprises“, alors que le paragraphe 6 se réfère seulement aux „non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile“. Le Conseil d'Etat demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, à ce que le paragraphe 6 en son état actuel soit supprimé et ce pour les raisons d'insécurité juridique évoquées ci-dessus.

La commission décide de donner suite à cette opposition formelle et de supprimer le paragraphe 6.

Le sixième paragraphe du nouvel article 2 (ancien paragraphe 7 de l'article unique du projet de loi initial) fixe des sanctions lorsque le prestataire de services de navigation aérienne ne déclare pas à la DAC la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou ne déclare pas des changements effectués à de tels systèmes fonctionnels.

Le Conseil d'Etat renvoie à sa remarque formulée précédemment et demande, sous peine d'opposition formelle que la notion de „système fonctionnel“ soit définie dans le corps du projet de loi.

La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et d'introduire, à l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010 la définition de „système fonctionnel“.

Les septième et huitième paragraphes du nouvel article 2 (anciens paragraphes 8 et 9 de l'article unique du projet de loi initial), prévoient la procédure à appliquer au prononcé des sanctions visées et un recours en réformation contre ces décisions. Ils n'appellent pas de remarque de la part du Conseil d'Etat.

Au paragraphe 7, la Commission suit la proposition du Conseil d'Etat de remplacer les mots „paragraphes précédents“ par „paragraphes 1<sup>er</sup> à 6“.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'Etat suggère:

- au paragraphe 8, de remplacer les mots „paragraphes précédents“ par „paragraphes 1<sup>er</sup> à 7“ et, aux paragraphes 2 à 7, d'écrire „2.500 [ou 1.250] à 10.000 euros“ au lieu de „2.500 euros [ou 1.250 euros] à 10.000 euros“. La Commission fait siennes ces propositions;
- aux paragraphes 2, 3, 6 et 7, il faut écrire „Direction de l'aviation civile“. La commission parlementaire constate que la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet [...] c) d'instituer une Direction de l'Avia-

tion Civile, utilise l'expression „Direction de l'Aviation Civile“ avec majuscules. Afin de garantir une cohérence entre les différents textes nationaux, elle décide de ne pas suivre la suggestion du Conseil d'Etat et de s'en tenir à la façon d'écrire utilisée dans la loi de création de l'institution.

Au regard de ce qui précède, le texte amendé du nouvel article 2 aura la teneur suivante:

**Article unique Art. 2.** *L'article 11 de la 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 est remplacé par la disposition suivante:*

**„Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services**

(1) *Le ministre ayant la Navigation et les Transports aériens dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“, 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 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'établit pas ~~de plans~~ d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ~~ou enquêtes dans les entreprises~~.*

*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 n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans les ~~plan~~ d'actions correctives approuvées ~~ou qui ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées~~.*

(3) *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 n'applique pas les consignes de sécurité émises par la Direction de l'Aviation Civile.*

(4) *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 ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat de prestataire de services de navigation aérienne.*

(5) *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.*

(6) *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 ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les plans d'actions correctives approuvés pour remédier aux non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile.*

(6) *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 ne déclare pas à la Direction de l'Aviation Civile la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.*

(7) *L'amende visée aux paragraphes ~~précédents~~ 1<sup>er</sup> à 6 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.*

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

L'amendement parlementaire portant sur le nouvel article 2 (article unique initial) n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 27 octobre 2016.

## V. 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

#### **portant modification de la 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**

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 2 de la 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, sont ajoutées les définitions suivantes:

- „s) „supervision continue“: tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde;
- t) „audit“: examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires;
- u) „inspection de normalisation“: inspection de normalisation visée à l'article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, et à l'article 54 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), y compris l'inspection d'entreprises ou d'associations d'entreprises visée à l'article 54, paragraphe 4, et à l'article 55 dudit règlement, effectuée par l'AESA;
- v) „action corrective“: action visant à éliminer la cause d'une non-conformité détectée;
- w) „consigne de sécurité“: un document délivré ou adopté par une autorité compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté qu'autrement, la sécurité aérienne peut être compromise;
- x) „certificat de prestataire de services de navigation aérienne“: certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- y) „système fonctionnel“: une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de la gestion du trafic aérien.“

**Art. 2.** L'article 11 de la 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 est remplacé par la disposition suivante:

#### **„Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services**

(1) Le ministre ayant la Navigation et les Transports aériens dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“, peut infliger une amende de 2.500 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 peut infliger une amende de 2.500 à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'établit pas d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation.

Le ministre peut infliger une amende de 2.500 à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées ou qui ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées.

(3) Le ministre peut infliger une amende de 2.500 à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'applique pas les consignes de sécurité émises par la Direction de l'Aviation Civile.

(4) Le ministre peut infliger une amende de 2.500 à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat de prestataire de services de navigation aérienne.

(5) Le ministre peut infliger une amende de 1.250 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.

(6) Le ministre peut infliger une amende de 1.250 à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui ne déclare pas à la Direction de l'Aviation Civile la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.

(7) L'amende visée aux paragraphes 1<sup>er</sup> à 6 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.

(8) 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.“

Luxembourg, le 26 janvier 2017

*La Présidente-Rapporteuse*  
Josée LORSCHÉ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6980

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 07/02/2017 17:33:55	Président: M. Di Bartolomeo Mars
Scrutin: 3	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 6980 Licence contr. circ. aérienne	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 6980	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	56	0	0	56
Procuration:	4	0	0	4
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>déi gréng</b>					
M. Adam Claude	Oui		M. Anzia Gérard	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui	(M. Adam Claude)	M. Traversini Roberto	Oui	(Mme Lorsché Josée)

<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylvie	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	(Mme Arendt Nancy)
M. Meyers Paul-Henri	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Oberweis Marcel	Oui	
M. Roth Gilles	Oui		M. Schank Marco	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	
M. Wiseler Claude	Oui		M. Wolter Michel	Oui	
M. Zeimet Laurent	Oui				

<b>LSAP</b>					
M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Bofferding Taina	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		M. Cruchten Yves	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Hemmen Cécile	Oui	
M. Negri Roger	Oui				

<b>DP</b>					
M. Bauler André	Oui		M. Baum Gilles	Oui	
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
Mme Brasseur Anne	Oui		M. Delles Lex	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Graas Gusty)			

<b>déi Lénk</b>					
M. Baum Marc	Oui		M. Wagner David	Oui	

<b>ADR</b>					
M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Reding Roy	Oui				

Le Président:

Le Secrétaire général:

6980/05



**N° 6980<sup>5</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

---

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la 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**

\* \* \*

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

(28.2.2017)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'État, du 9 février 2017 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la 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**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 7 février 2017 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 5 juillet et 27 octobre 2016;

*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 28 février 2017.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

09



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 26 janvier 2017

#### Ordre du jour :

1. 6939 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des Bâtiments Publics
  - Rapporteur : Monsieur Henri Kox
  - Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
  
2. 6980 Projet de loi portant modification de la 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
  - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
  - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
  
3. Divers

\*

Présents : M. Gilles Baum, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Marcel Oberweis, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

Mme Vénére Dos Reis, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Frank Kraus, de la Direction de l'aviation civile

M. Jean Leyder, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Rachel Moris, M. Joé Spier, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. David Wagner

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1. 6939 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des Bâtiments Publics**

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 23 décembre 2016 et émis à la suite des amendements parlementaires du 8 décembre 2016. Ils constatent que la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent. Cette présentation ne soulève aucune observation.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de discussion de base pour les débats en séance plénière.

**2. 6980 Projet de loi portant modification de la 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**

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 27 octobre 2016 et émis à la suite des amendements parlementaires du 6 octobre 2016 :

- Pour ce qui est de l'amendement 1, le Conseil d'Etat estime qu'il n'est pas nécessaire d'intégrer la définition de l'expression « inspection de normalisation » dans la loi, étant donné que celle-ci figure à l'article 2 a) du règlement (CE) n°736/2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation. La Commission décide pourtant de maintenir cette définition. Elle décide par ailleurs de suivre les observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 27 octobre 2016, à savoir l'ajout des guillemets autour des termes « supervision continue » ainsi que de la formulation proposée sous la lettre u) : « [...] à l'article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, et à l'article 54 du règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 [...] ».
- La Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler à l'endroit de l'amendement 2.

Madame la Présidente-Rapportrice présente ensuite son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent. Cette présentation ne soulève aucune observation.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de discussion de base pour les débats en séance plénière.

**3. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 26 janvier 2017

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 06 octobre 2016

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 22 septembre 2016
2. 7063 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État
  - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
  - Présentation et adoption d'un projet de papier de discussion
3. 6939 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des Bâtiments Publics
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État
4. 6980 Projet de loi portant modification de la 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
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Gusty Graas, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner

Mme Tess Burton, remplaçant M. Georges Engel

Mme Vénére Dos Reis, M. Christian Ginter, M. Gilbert Schmit, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. René Biber, de l'Administration des ponts et chaussées

M. François Henrotte, M. Jean Leyder, Mme Mady Stemper, de



l'Administration des bâtiments publics

M. Frank Kraus, de la Direction de l'aviation civile

M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Max Hahn, M. Henri Kox

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

## **1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 22 septembre 2016**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 22 septembre 2016 est approuvé.

## **2. 7063 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État**

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de papier de discussion, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document n°166406 publié sur le courrier électronique en date du 4 octobre courant.

Suite à sa présentation, il procéda à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- Suite à la requête d'un membre du groupe parlementaire CSV, le paragraphe suivant est ajouté aux explications concernant le réaménagement de la N7 :  
*« Insertion d'un terre-plein central sur les tronçons à 2+1 voies et sécurisation de la route ainsi que des carrefours sur la N7 entre Fridhaff et la frontière belge. Ce projet résulte de deux audits de sécurité réalisés en 2007 pour la section Fridhaff-Hosingen et en 2009 pour la section Hosingen-Schmëtt et concerne une longueur de 18 km. Il consiste en premier lieu à intégrer un dispositif de séparation avec un point singulier en fin de section sur lesdits tronçons et tient entre autres compte de la section en rampe, des gabarits existants disponibles, des longueurs de développement, des conditions de visibilité en zone de rabattement et dans les courbes à gauche, en tant que facteurs d'insécurité. Par ailleurs, les audits ont fait lieu de la nécessité de sécuriser également les carrefours en tenant compte les projets déjà existants et en définissant des concepts de réaménagement des carrefours de Fléibour (Sud/Nord), Roudersen, Duersch et Lausdueren, le dernier avec accès au restaurant. Dans ce contexte, il s'agit d'analyser plus en détail l'incidence de l'intégration d'un séparateur central sur la configuration des carrefours du point de vue de la sécurité et des contraintes liées à l'exploitation des terrains riverains et à l'accessibilité pour les besoins des services techniques, des services de secours et autres.*

*Finalemment, une analyse détaillée concernant l'insertion d'une piste cyclable à proximité de la N7 entre Fridhaff et Weiswampach sera entamée afin de promouvoir la mobilité des cyclistes dans la région. »*

- Suite à une question du représentant de la sensibilité politique *Déi Lénk*, il est rappelé qu'en mai 2016, le Conseil de Gouvernement a décidé de la nouvelle affectation de l'actuel bâtiment de la Bibliothèque nationale, à savoir des logements pour jeunes ainsi qu'une galerie nationale. La galerie aura comme but de promouvoir les créations d'artistes luxembourgeois au niveau national et international.

Le projet de papier de discussion est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

### **3. 6939 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des Bâtiments Publics**

Monsieur Henri Kox est nommé Rapporteur du projet de loi.

Les représentants gouvernementaux présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet l'adaptation de la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des Bâtiments Publics (ABP) aux dispositions introduites par les lois relatives à la réforme dans la Fonction publique, qui ont une influence non négligeable sur les dispositions concernant le cadre de son personnel. En effet, il est manifeste que certains articles de la loi organique font double emploi ou font obstacle à l'implémentation des textes des lois de la réforme de la Fonction publique et des règlements d'exécution y relatifs. Les adaptations proposées du projet de loi ont ainsi pour but :

- de donner à l'ABP la possibilité d'avoir recours à des carrières autres que celles de l'architecte et de l'ingénieur afin qu'elle puisse recruter des agents relevant des différentes professions du domaine de la construction, ainsi que du management technique et administratif ;
- d'établir une hiérarchie bien structurée au sein du groupe de traitement A1 scientifique et technique qui permet la mise en œuvre des dispositions concernant la majoration pour les responsabilités particulières prévues par les lois du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État et déterminant le régime et les indemnités des employés de l'État.

Suite à cette présentation, il a procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- le personnel de l'ABP est dispersé dans plusieurs bâtiments. Si une grande partie est hébergée à Luxembourg-Ville, un service territorial se situe à Diekirch, les ateliers à Bertrange (Zones d'activités Bourmicht). Certains services sont également délocalisés à Capellen, à Kirchberg et à Colmar-Berg. Cette décentralisation est nécessaire, étant donné que l'ABP doit gérer des bâtiments à travers tout le pays ;
- le texte de la future loi prévoit que « *le directeur et le directeur adjoint doivent être (...) titulaires d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur délivré par un établissement d'enseignement supérieur reconnu par l'État* ». Suite à une question afférente, il est signalé que le terme « ingénieur » n'a volontairement pas été précisé afin de permettre

une plus grande flexibilité lors du recrutement d'agents spécialisés dans le domaine de la construction ;

- l'ABP a recours à des entreprises privées venant lui prêter main forte, étant donné que son personnel ne suffit largement pas à l'accomplissement des tâches qui lui sont dévolues ;
- la réforme dans la Fonction publique de 2015 entérine la nouvelle carrière de Bachelor, (préalablement carrière de l'ingénieur-technicien, groupe de traitement A2). L'ABP emploie une quarantaine de personnes appartenant à cette carrière. A priori, ce changement de carrière n'a pas d'impact financier direct, mais permet une évolution de carrière plus favorable aux agents en place ;
- dans le contexte de la protection du statut du fonctionnaire et suite à une interrogation d'un membre de la Commission relative au fait que les employés de l'État puissent dorénavant être désignés chef de division, les responsables de l'ABP donnent à considérer que le profil des collaborateurs de l'ABP se prête à une telle évolution. Il est par ailleurs rappelé que la réforme de la Fonction publique prévoit une ouverture beaucoup plus importante au niveau des responsabilités particulières de personnes n'ayant pas le statut de fonctionnaire.

Les membres de la Commission prennent connaissance de la documentation reprise en annexe du présent procès-verbal et conviennent de procéder à l'examen détaillé des articles du projet de loi au cours d'une prochaine réunion.

#### **4. 6980 Projet de loi portant modification de la 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**

Mme Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Le projet de loi a pour objet de modifier la 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. Il vise à combler un vide juridique en fixant le cadre des sanctions administratives prononcées à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des obligations européennes relatives à la sécurité aérienne.

En septembre 2013, la Direction de l'Aviation Civile (DAC) a fait l'objet d'un audit par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (EASA). Cet audit a relevé une non-conformité du Luxembourg en ce qui concerne le régime des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne et plus précisément l'absence de possibilité pour l'autorité de surveillance de sanctionner les prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des réglementations européennes en matière de sécurité aérienne.

Afin de régulariser cette situation de non-conformité, il convient de fixer par voie législative des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne. En effet, selon le principe constitutionnel de la légalité des peines, de telles sanctions doivent relever du domaine de la loi. En modifiant l'article 11 de la loi précitée du 16 août 2010, qui prévoit

déjà certaines sanctions à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne, le présent projet de loi permettra au Luxembourg de se mettre en conformité avec les textes européens et internationaux qui gouvernent la matière en question et évitera ainsi qu'une éventuelle procédure d'infraction puisse être lancée à l'encontre du Grand-Duché pour non-transposition au niveau national de la législation européenne et internationale.

### **Avis du Conseil d'État**

Dans son avis du 5 juillet 2016, le Conseil d'État note que l'exposé des motifs du projet de loi explique que la DAC est une administration publique sans aucune personnalité juridique propre, pour conclure que le seul moyen de prévoir des sanctions dissuasives serait l'institution de sanctions administratives.

De l'avis du Conseil d'État, le projet de loi ne fait que renforcer un système de sanctions juridiquement impossible. À cet égard, la Haute Corporation estime 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 sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne (ANA). Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'État 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 rubrique 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.

### **Examen du texte du projet de loi**

Dans sa version initiale, le texte du projet de loi était composé d'un article unique, ayant pour objet de remplacer l'article 11 de la loi précitée du 16 août 2010 et se lisant comme suit :

**Article unique.** *L'article 11 de la 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 est remplacé par la disposition suivante :*

**« Art. 11. 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 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'établit pas de plans d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ou enquêtes dans les entreprises.*

*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 n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans le plan d'actions correctives approuvé.*

*(3) 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 n'applique pas les consignes de sécurité émises par la Direction de l'Aviation Civile.*

(4) *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 ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat de prestataire de services de navigation aérienne.*

(5) *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.*

(6) *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 ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les plans d'actions correctives approuvés pour remédier aux non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile.*

(7) *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 ne déclare pas à la Direction de l'Aviation Civile la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.*

(8) *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.*

(9) *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. »*

Le premier paragraphe, inchangé par rapport à la version antérieure de la loi, 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 Conseil d'État propose d'écrire, conformément à l'arrêté grand-ducal du 28 janvier 2015 portant constitution des Ministères, « *le ministre ayant la Navigation et les Transports aériens dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre »* ». Suite à cela, il est possible de remplacer aux paragraphes 2 à 7 les mots « *ministre ayant les transports aériens dans ses attributions* » par « *ministre* ».

La Commission du Développement durable fait siennes ces propositions.

Le second paragraphe concerne deux cas de figure donnant lieu à des sanctions administratives à l'encontre des prestataires de service de navigation aérienne : le non-établissement d'un plan d'actions correctives ou le non-respect d'un plan d'actions correctives déjà approuvé.

Le Conseil d'État constate que les auteurs du projet de loi ne définissent pas certaines notions mentionnées dans le paragraphe sous rubrique, à savoir les notions de « contrôle », d'« audit », d'« inspection de standardisation », d'« enquête dans les entreprises » et de « plan d'action corrective ». Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, pour cause d'incompatibilité avec le principe de la légalité des incriminations et des peines consacré par les articles 12 et 14 de la Constitution, à ce que ces définitions soient insérées dans le corps même du projet de loi.

La commission parlementaire décide de donner suite à ces remarques et d'introduire, à l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010, les définitions manquantes. Elle retient cependant de remplacer le terme « contrôle » par celui de « supervision continue » afin de s'aligner sur la terminologie européenne. L'expression « enquête dans les entreprises » n'est plus utilisée puisque cette hypothèse est incluse dans la notion « inspection de

normalisation » ou « inspection de standardisation », les deux expressions étant synonymes. En outre, l'expression « plan d'action corrective » est remplacée par « action corrective ».

Le troisième paragraphe fixe des sanctions à prononcer lorsque le prestataire de service de navigation aérienne ne respecte pas les consignes de sécurité émises par la DAC.

Le Conseil d'État s'oppose formellement, pour les raisons évoquées au paragraphe 2, à la définition du terme « consigne de sécurité », lequel n'est pas défini dans le corps du projet de loi.

Ici également, la commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et d'introduire, à l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010, la définition manquante.

Le quatrième paragraphe instaure un régime de sanctions à l'encontre d'un prestataire de services de la navigation aérienne qui ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat.

Le Conseil d'État constate que les auteurs du projet de loi se réfèrent à un « certificat de prestataire de services de navigation aérienne », notion qui est définie à l'article 7 du règlement (CE) n°550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, alors que l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010 fait état de la notion de « licence », définie comme suit : « 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 ». Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que cette incohérence soit éliminée du texte, cette dernière étant source d'insécurité juridique en ce qui concerne la détermination exacte des faits incriminés et n'est, partant, pas conforme au principe de la légalité des incriminations inscrit à l'article 12 de la Constitution. S'il s'agit d'un autre certificat, le Conseil d'État exige que ce terme soit défini dans la loi.

La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et d'introduire, à l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010 la définition de « certificat de prestataire de services de navigation aérienne ».

Le cinquième paragraphe, déjà prévu dans la version antérieure, 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. Il n'appelle pas de remarque de la part du Conseil d'État.

Le sixième paragraphe sanctionne le non-respect par le prestataire de services de navigation aérienne des dates limites fixées dans le plan d'actions correctives approuvé.

Le Conseil d'État s'interroge quant à l'utilité de ce paragraphe, étant donné que le paragraphe 2, alinéa 2, devrait couvrir cette éventualité. S'y ajoute que l'établissement d'une différence entre l'infraction prévue au paragraphe 2, alinéa 2 (non application des mesures prévues au plan d'actions correctives) et celle prévue au paragraphe 6 (non-respect des dates convenues au plan d'actions correctives pour remédier aux non-conformités) risque d'être difficile, voire impossible à appliquer et ce alors même que les deux paragraphes prévoient deux sanctions d'un niveau de gravité différent. Finalement, aucune explication n'est fournie concernant la différence de terminologie utilisée dans les paragraphes 2 et 6. Au paragraphe 2, il est fait état de « non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ou enquêtes dans les entreprises », alors que le paragraphe 6 se réfère seulement aux « non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile ». Le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, à ce que le paragraphe 6 en son état actuel soit supprimé et ce pour les raisons d'insécurité juridique évoquées ci-dessus.

La Commission décide de donner suite à cette opposition formelle et de supprimer le paragraphe 6.

Le septième paragraphe fixe des sanctions lorsque le prestataire de services de navigation aérienne ne déclare pas à la DAC la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou ne déclare pas des changements effectués à de tels systèmes fonctionnels.

Le Conseil d'État renvoie à sa remarque formulée précédemment et demande, sous peine d'opposition formelle que la notion de « système fonctionnel » soit définie dans le corps du projet de loi.

La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et d'introduire, à l'article 2 de la loi précitée du 16 août 2010 la définition de « système fonctionnel ».

Les huitième et neuvième paragraphes, restant inchangés par rapport à la version antérieure, prévoient la procédure à appliquer au prononcé des sanctions visées et un recours en réformation contre ces décisions. Ils n'appellent pas de remarque de la part du Conseil d'État.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'État suggère :

- au paragraphe 8, de remplacer les mots « paragraphes précédents » par « paragraphes 1<sup>er</sup> à 7 » et, aux paragraphes 2 à 7, d'écrire « 2.500 [ou 1.250] à 10.000 euros » au lieu de « 2.500 euros [ou 1.250 euros] à 10.000 euros ». La Commission fait siennes ces propositions ;
- aux paragraphes 2, 3, 6 et 7, il faut écrire « Direction de l'aviation civile ». La commission parlementaire constate que la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet [...] c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, utilise l'expression « Direction de l'Aviation Civile » avec majuscules. Afin de garantir une cohérence entre les différents textes nationaux, elle décide de ne pas suivre la suggestion du Conseil d'État et de s'en tenir à la façon d'écrire utilisée dans la loi de création de l'institution.

Au regard de ce qui précède, le texte amendé du projet de loi, qui sera envoyé pour avis complémentaire au Conseil d'État dans les meilleurs délais, aura la teneur suivante :

**Art. 1<sup>er</sup>. A l'article 2 de la 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, sont ajoutées les définitions suivantes :**

**« s) supervision continue : tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde ;**

**t) « audit » : examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires ;**

**u) « inspection de normalisation » : inspection de normalisation visée à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 54 du règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), y compris l'inspection d'entreprises ou d'associations d'entreprises visée à l'article 54, paragraphe 4, et à l'article 55 dudit règlement, effectuée par l'AESA ;**

**v) « action corrective » : action visant à éliminer la cause d'une non-conformité détectée ;**

**w) « consigne de sécurité » : un document délivré ou adopté par une autorité compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté qu'autrement, la sécurité aérienne peut être compromise ;**

**x) « certificat de prestataire de services de navigation aérienne » : certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;**

**y) « système fonctionnel » : une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de la gestion du trafic aérien. »**

**Article unique Art. 2.** L'article 11 de la 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 est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services

(1) Le ministre ayant la Navigation et les Transports aériens dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », 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 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'établit pas de plans d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation ou enquêtes dans les entreprises.

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 n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans les plan d'actions correctives approuvées ou qui ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées.

(3) 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 n'applique pas les consignes de sécurité émises par la Direction de l'Aviation Civile.

(4) 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 ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat de prestataire de services de navigation aérienne.

(5) 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.

~~(6) 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 ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les plans d'actions correctives approuvés pour remédier aux non-conformités constatées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou par la Direction de l'Aviation Civile.~~

~~(6) 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 ne déclare pas à la Direction de l'Aviation Civile la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.~~

~~(7) L'amende visée aux paragraphes précédents 1<sup>er</sup> à 6 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.~~



*(8) 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. »*

**5.**            **Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 18 octobre 2016

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché



# Projet de loi modifiant la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'Administration des bâtiments publics

5 octobre 2016

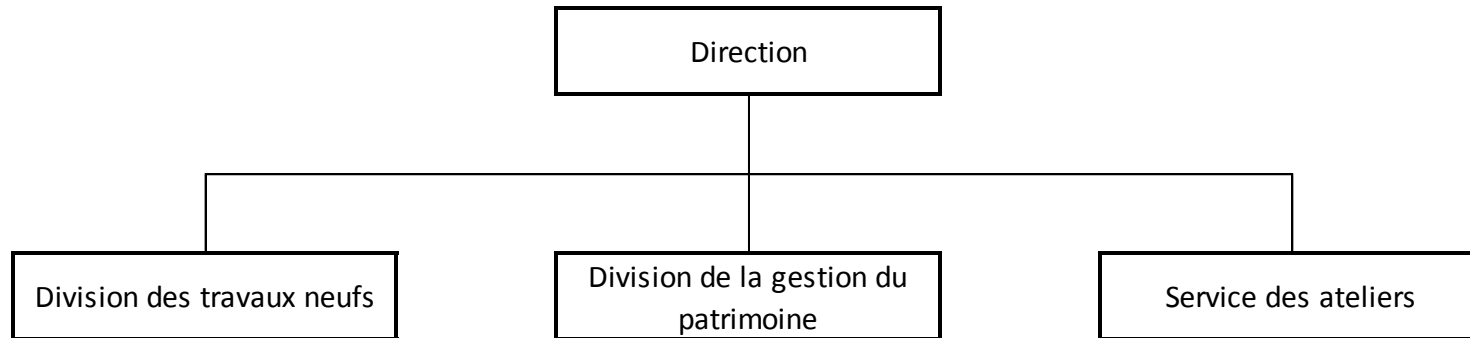


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration des bâtiments publics



## Organisation



## Evolution de l'effectif (fonctionnaires, employés et ouvriers)

en 2004 : 157 agents

en 2016 : 197 agents

soit une augmentation de 25 %

## Evolution du volume du patrimoine appartenant à l'Etat et géré par l'administration

en 2004 : 10'500'000 m<sup>3</sup> ( ~1'360 bâtiments)

en 2016 : 13'900'000 m<sup>3</sup> ( ~1'500 bâtiments)

soit une augmentation de 32 %



Bibliothèque nationale à Lux.-Kirchberg



Lycée à Clervaux



LTAM - réfectoire

## Attributions de la division des travaux neufs :

- Etudes et exécution de nouvelles constructions financées par l'Etat ou par voie de préfinancement y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours
  - Conception et réalisation de projets fonctionnels, répondant aux exigences de qualité et de sécurité
  - Elaboration de concepts innovants sur le plan énergétique et leur mise en œuvre à travers l'exécution de projets pilote



## Attributions de la division de la gestion du patrimoine :

- Etablissement et gestion de l'inventaire des bâtiments publics
- Etablissement et gestion des programmes de maintenance et d'entretien préventif des bâtiments publics
- Maintenance et gestion technique des bâtiments publics
- Etudes et réalisation de travaux de transformation, d'agrandissement et de réhabilitation
- Expertise des propriétés bâties à acquérir ou à céder par l'Etat



Ateliers à Bourmicht



Hall jardinage



Dépôt matériel

## Attributions du service des ateliers :

- Gestion des dépôts de l'administration, de l'entreposage et de la réparation du mobilier
- Entretien des alentours des immeubles de l'Etat
- Prestations pour les cérémonies officielles et publiques
- Travaux de déménagement des ministères et services de l'Etat
- Entretien du parc automobile, des machines et des équipements de l'administration



## **Motivations de procéder à la modification de la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'Administration des bâtiments publics**

1. Les lois du 25 mars 2015 relatives aux réformes dans la Fonction publique
2. Nécessité de prévoir des postes d'adjoints pour les responsables des divisions
3. Possibilité de nomination d'un(e) employé(e) de l'Etat aux postes de responsable d'une division
4. Officialisation du service des ateliers





## L'avis du Conseil d'Etat

1. Définition de postes à responsabilité particulière
2. Accès aux postes de chef de division pour des employé(e)s de l'Etat
3. Attributions du service des ateliers
4. Suppression de l'article se rapportant aux dispositions transitoires
5. Observations d'ordre légistique



## Loi du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des bâtiments publics.

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 05.05.2004 et celle du Conseil d'Etat du 11.05.2004 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Modifiée par la loi du \_\_\_\_\_ portant modification de la loi du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'Administration des bâtiments publics.

Avons ordonné et ordonnons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** - L'administration des bâtiments publics, dénommée ci-après « l'administration », est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions le département des Travaux Publics.

**Art. 2 .-** Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'État, l'administration a les attributions suivantes :

- l'étude et l'exécution des bâtiments publics nouveaux financés par l'Etat, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours ;
- l'étude et l'exécution des bâtiments publics nouveaux réalisés par voie de préfinancement assuré par une institution parastatale, ou un établissement privé, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours;
- le conseil et l'assistance technique en matière de construction aux institutions parastatales et aux établissements publics sous tutelle d'autres ministères ;
- l'établissement et la gestion de l'inventaire des bâtiments publics ;
- l'établissement et la gestion des programmes de maintenance des bâtiments publics, de leurs équipements, alentours et plantations ;
- la maintenance et la gestion technique des bâtiments publics et de leurs équipements spéciaux ;
- l'étude et la réalisation des travaux de transformation, d'agrandissement et de réhabilitation des bâtiments publics y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours ;
- l'établissement et la gestion de l'inventaire des biens meubles équipant les immeubles affectés aux services publics, à l'exception des biens meubles rentrant dans l'attribution des instituts culturels ; la gestion, et la maintenance et le déménagement de ces biens

meubles ; des prestations pour les cérémonies officielles et publiques;

- l'expertise des propriétés bâties à acquérir et à céder par l'État.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

**Art. 3 .-** L'administration comprend :

- la direction
- les divisions des travaux neufs et de la gestion du patrimoine
- le service des ateliers

## **1. La direction**

L'administration est placée sous l'autorité d'un directeur.

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

Le directeur et le directeur adjoint doivent être fonctionnaires de l'Etat et titulaires d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur délivré par un établissement d'enseignement supérieur reconnu par l'Etat du siège de l'établissement et sanctionnant l'accomplissement avec succès d'un master ou de son équivalent.

La direction relève directement de la compétence du directeur. Elle assume la gestion de l'administration. Elle coordonne et surveille les activités des divisions. Elle représente l'administration et établit les relations avec les autorités et le public.

La direction a pour mission la gestion des comptabilités budgétaire et générale, la numérisation du courrier, le développement du système informatique et le paramétrage du logiciel d'application, la gestion des ressources humaines et la formation du personnel, l'accueil, la supervision des activités des ateliers et des dépôts.

## **2. Les divisions**

Chaque division est placée sous les ordres d'un fonctionnaire ou d'un employé de l'Etat ayant le titre de chef de division et devant être titulaire d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur délivré par un établissement supérieur reconnu par l'Etat du siège de l'établissement et sanctionnant avec succès un master ou de son équivalent.~~architecte ou ingénieur première classe.~~

Les chefs de division peuvent être assistés par un chef de division adjoint pour la division des travaux neufs et par un gestionnaire du patrimoine pour la division de la gestion du patrimoine relevant du groupe de traitement A1.

### **a) La division des travaux neufs**

Elle est chargée de l'étude et de l'exécution des bâtiments publics nouveaux financés par l'Etat ou par voie de préfinancement privé, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours.

### **b) La division de la gestion du patrimoine**

Elle est chargée de l'établissement et de la gestion de l'inventaire des bâtiments publics, de l'établissement et de la gestion des programmes de maintenance et d'entretien préventif des bâtiments publics, de leurs équipements, alentours et plantations, de la maintenance et de la gestion technique des bâtiments publics et de leurs équipements spéciaux, de l'étude et de la réalisation des travaux de transformation, d'agrandissement et de réhabilitation des bâtiments publics, y compris

leurs équipements et l'aménagement des alentours, de l'expertise des propriétés bâties à acquérir et à céder par l'Etat.

### 3. Le service des ateliers

Il est chargé de la gestion des dépôts de l'administration, de l'entreposage et la réparation du mobilier, de l'entretien des alentours des immeubles de l'Etat, des prestations pour les cérémonies officielles et publiques, des travaux de déménagement des ministères et services de l'Etat, de l'entretien du parc automobile, des machines et des équipements de l'administration.

**Art. 4 .-** Le cadre du personnel comprend un directeur, un directeur adjoint et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat.

**Art. 5 .-** Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des salariés de l'Etat ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

Les fonctionnaires appartenant aux sous-groupes scientifique et technique, technique et à attribution particulière des groupes de traitement A2, B1,C1 et D1 peuvent être autorisés à occuper les emplois de chef d'atelier et de magasinier en vertu de l'article 38 de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat.

~~En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à l'emploi du chef d'atelier qui appartient à la catégorie A groupe de traitement A2 sous-groupe scientifique et technique, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 38 de la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions d'avancement des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire, qui en raison de ses études et examens appartient soit à la catégorie B, groupe de traitement B1 sous-groupe technique ou catégorie C, groupe de traitement C1 sous-groupe technique, soit à la catégorie D, groupe de traitement D1 sous-groupe attributions particulières, classé aux fonction d'artisan dirigeant ou d'artisan. En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.~~

**Art. 6 .-** 4) Sans préjudice des conditions générales d'admission au stage ainsi qu'aux examens de fin de stage et de promotion fixées par les lois et règlements, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par la présente loi et par règlement grand-ducal.

~~2) Les candidats à la carrière supérieure de l'administration doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur.~~

~~3) Le directeur et le directeur adjoint doivent être détenteurs d'un diplôme d'architecte ou d'un diplôme d'ingénieur.~~

~~4) Les diplômes d'architecte ou d'ingénieur doivent avoir été délivrés par une université ou une école d'enseignement supérieur à caractère universitaire et sanctionner un cycle d'études d'au moins quatre années. Ils doivent en outre être inscrits au registre des diplômes prévu à l'article 1er de la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.~~

~~5) Les candidats aux fonctions d'architecte et d'ingénieur sont admis sur examen-concours sur épreuves en vue de l'admission au stage d'architecte ou d'ingénieur. Après l'accomplissement de leur stage légal, ils sont soumis à un examen de fin de stage.~~

~~Le temps passé soit dans une administration technique de l'Etat, parastatale ou communale, soit dans un bureau d'études ou d'une entreprise de construction du secteur privé peut donner lieu à une réduction de stage suivant les critères et modalités fixés pour les administrations de l'Etat, sur proposition du directeur.~~

~~6) Les réductions de stage à prendre en compte dans l'intérêt des autres carrières prévues par cette loi pour les périodes passées soit dans une administration de l'Etat, parastatale ou communale, soit dans le secteur privé doivent être accordées suivant les critères et modalités fixés pour les administrations de l'Etat, sur proposition du directeur.~~

~~Art. 7 .- Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8 ; le ministre ayant dans ses attributions l'administration des bâtiments publics nomme aux autres emplois.~~

~~Le directeur et de directeur adjoint sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.~~

~~Les chefs des divisions sont désignés par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions. Il en est de même pour le chef de division adjoint et le gestionnaire du patrimoine.~~

#### ~~Art. 8 .- Dispositions transitoires :~~

~~1) Les architectes engagés le 1<sup>er</sup> août 2001 comme employés architecte à l'administration des bâtiments publics sont admissibles à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de leurs études et diplômes. Ils sont dispensés de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte, du stage et de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.~~

~~Les années passées au service de l'administration des bâtiments publics et dûment certifiées et homologuées par le Ministre ayant dans ses attributions les travaux publics leur sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.~~

~~Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que pour l'architecte en service de l'administration des bâtiments publics depuis le 1<sup>er</sup> mai 1996 la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> mai 1998, au grade 13 le 1<sup>er</sup> mai 2001 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> mai 2004 et pour l'architecte en service de l'administration des Bâtiments publics depuis le 16 septembre 1996 que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> octobre 1998, au grade 13 le 1<sup>er</sup> octobre 2001 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> octobre 2004.~~

~~Les avancements subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de leur nouvelle carrière.~~

~~2) L'architecte engagé le 1<sup>er</sup> janvier 2002 comme employé architecte à l'administration des bâtiments publics est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte, du stage et de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.~~

~~Les années passées au service de l'administration des bâtiments publics dûment certifiées et homologuées par le Ministre ayant dans ses attributions les travaux publics lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.~~

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> avril 1999 et au grade 13 le 1<sup>er</sup> avril 2002.

Les avancements subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.

3) L'architecte engagé le 1<sup>er</sup> mai 2002 comme employé architecte à l'administration des bâtiments publics est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte et bénéficie d'une réduction de stage égale à la période passée auprès de l'Etat en qualité d'employé.

4) L'architecte engagé le 15 novembre 2002 comme employé architecte à l'administration des bâtiments publics est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte et bénéficie d'une réduction de stage égale à la période passée auprès de l'Etat en qualité d'employé.

5) L'employé de la carrière de l'architecte engagé à partir du 1<sup>er</sup> mars 2004 est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage et obtient une réduction de stage pour la période effective prestée, dûment certifiée et homologuée par le ministre ayant dans ses attributions les travaux publics, à faire valoir sur la période assimilable au stage.

6) Afin de déterminer le rang d'ancienneté pour l'accès au cadre fermé, au moment de la mise en vigueur de cette loi, de la carrière de l'architecte et ingénieur nouvellement créée à l'article 4 (1) de la présente loi, la date de la nomination définitive à la carrière de l'architecte ou de la carrière de l'ingénieur pour les fonctionnaires ainsi que la date retenue comme nomination définitive pour les employés de l'Etat telle que définie aux paragraphes 1-5 ci-dessus seront prises en compte.

7) L'architecte et l'ingénieur engagés en qualité de chef de projet dans le cadre de la supervision et de la coordination des projets à réaliser par l'administration des Bâtiments publics sont admissibles en qualité d'employé de l'Etat.

==

— Leur carrière et leur indemnité sont fixées par décision individuelle de classement qui pourra déroger au règlement grand-ducal du 28 juillet 2000 fixant le régime des indemnités des employés occupés dans les administrations et services de l'Etat.

8) Les 2 architectes et l'ingénieur engagés en qualité de chef de projet dans le cadre de la supervision et de la coordination des projets à réaliser par l'administration des bâtiments publics sont admissibles en qualité d'employé de l'Etat et obtiennent une réduction de stage pour la période effective prestée, dûment certifiée et homologuée par le ministre ayant dans ses attributions les travaux publics, à faire valoir sur la période assimilable au stage qui leur est bonifiée comme période de service intégrale pour le calcul du traitement.

9) L'employé de l'État détenteur du diplôme d'ingénieur technicien spécialité mécanique engagé le 1<sup>er</sup> août 2001 en qualité d'employé ingénieur technicien est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien prévue par cette loi avec dispense de l'examen-concours pour l'admission au stage de l'ingénieur technicien et du stage de sa carrière. Le temps de service passé au service de

l'administration des bâtiments publics lui est bonifié comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Pour la fixation de la carrière, il est dispensé de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1<sup>er</sup> novembre 1999 et au grade 10 le 1<sup>er</sup> novembre 2002. Les promotions supérieures au grade 10 sont subordonnées à la réussite de l'examen de promotion de sa nouvelle carrière et les avancements y subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.

10) L'employé de l'État détenteur du diplôme technicien entré au service de l'administration des bâtiments publics le 1<sup>er</sup> août 2001 est admissible à la carrière de l'expéditionnaire technique avec dispense de l'examen-concours pour l'admission au stage de l'expéditionnaire technique et du stage de sa carrière. Le temps de service passé au service de l'administration des bâtiments publics lui est bonifié comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Il est dispensé de l'examen de fin de stage à condition de réussir un examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 4 a eu lieu le 1<sup>er</sup> août 1999 et au grade 6 le 1<sup>er</sup> août 2002. Les promotions supérieures au grade 6 sont subordonnées à la réussite de l'examen de promotion de sa nouvelle carrière et les avancements y subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.

11) Les employés techniques engagés le 1<sup>er</sup> janvier 2003 remplissant les conditions d'études de la carrière de l'expéditionnaire technique sont admissibles à la carrière de l'expéditionnaire technique et sont dispensés de l'examen d'admission au stage. Le temps passé à l'administration des bâtiments publics en qualité d'employé technique leur est bonifié sur la période de stage légal.

12) L'employé de l'État, engagé en date du 1<sup>er</sup> décembre 1997 auprès de l'administration des bâtiments publics, détenteur du diplôme de l'ingénieur technicien, peut obtenir une nomination dans la carrière de l'ingénieur technicien dans le cadre prévu par la présente loi. Il est dispensé de l'examen-concours, du stage et de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal, et les périodes passées au service de l'administration des Bâtiments publics lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1<sup>er</sup> décembre 1999 et au grade 10 le 1<sup>er</sup> décembre 2002. Les promotions supérieures au grade 10 sont subordonnées à la réussite de l'examen de promotion de sa nouvelle carrière et les avancements y subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.

13) Sans préjudice de l'affectation des fonctionnaires concernés l'autorité compétente peut procéder à des détachements de fonctionnaires de l'administration des bâtiments publics.

— Les détachements opérés dans les conditions du présent article sont limités au nombre de trois. Ils sont non renouvelables et doivent être effectués dans un délai de trois mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi. L'administration des bâtiments publics est autorisée à pourvoir au remplacement des 3 postes vacants.

— Les fonctionnaires détachés continuent d'avancer par référence au rang qu'ils auraient occupé dans leur cadre d'origine s'ils n'avaient pas été détachés dans les conditions du présent article.

~~Lorsque le détachement visé au présent article prend fin, les fonctionnaires détachés sont réintégrés dans leur administration d'origine sur une vacance de poste budgétaire disponible dans leurs carrières. En cas d'absence de vacance de poste budgétaire l'effectif du personnel reste augmenté temporairement jusqu'à la survenance de la première vacance de poste dans la carrière du fonctionnaire réintégré.~~

Art. 8 - Les fonctionnaires de l'administration des bâtiments publics détachés sont réintégrés dans leur administration d'origine sur une vacance de poste budgétaire disponible dans leur groupe de traitement. En cas d'absence de vacance de poste budgétaire l'effectif du personnel sera augmenté temporairement jusqu'à la survenance de la première vacance de poste dans le groupe de traitement des fonctionnaires réintégrés.

Art. 8 bis. - Disposition transitoire :

Par dérogation à l'article 3 paragraphe 2 alinéa 1, les employés de l'Etat du groupe de traitement A1 sous-groupe scientifique et technique, en service auprès de l'Administration de bâtiments publics au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, peuvent être désignés chef de division.

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 15 juin 2004

(s.) Henri

s. ~~François BAUSCHE~~ ~~Erna HENNICOT-~~  
SCHOEPGES

Ministre ~~des~~ Développement durable et des  
Infrastructures Travaux Publics

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI MODIFIEE DU 15 JUIN 2004 PORTANT REORGANISATION DE L'ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

Légende :

- **Rouge** : 1<sup>ère</sup> modification du texte initial de 2004 : ajouts
- ~~Bleu barré~~ : 1<sup>ère</sup> modification du texte initial de 2004 : ce qui a été supprimé
- **Bleu foncé et souligné** : 2<sup>e</sup> modification du texte en tenant compte de l'avis du Conseil d'Etat : ajouts
- ~~Noir barré et souligné~~ : 2<sup>e</sup> modification du texte en tenant compte de l'avis du conseil d'Etat : ce qui a été supprimé

Texte coordonné tenant compte du projet de loi modifiant la loi modifiée du 15 juin 2004 portant organisation de l'Administration des bâtiments publics, déposé le 28 janvier 2016 à la Chambre des Députés	Texte coordonné tenant compte de l'avis du Conseil d'Etat du 25 mars 2016, transmis le 27 mai 2016 au MDDI	Commentaires
<p><b>Art. 1<sup>er</sup></b>.- L'administration des bâtiments publics, dénommée ci-après « l'administration », est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions le département des Travaux Publics.</p> <p><b>Art. 2</b>.- Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'État, l'administration a les attributions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'étude et l'exécution des bâtiments publics nouveaux financés par l'Etat, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours ;</li> <li>- l'étude et l'exécution des bâtiments publics nouveaux réalisés par voie de préfinancement assuré par une</li> </ul>	<p><b>Art. 1<sup>er</sup></b>.- L'administration des bâtiments publics, dénommée ci-après « l'administration », est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions le département des Travaux Publics.</p> <p><b>Art. 2</b>.- Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'État, l'administration a les attributions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'étude et l'exécution des bâtiments publics nouveaux financés par l'Etat, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours ;</li> <li>- l'étude et l'exécution des bâtiments publics nouveaux réalisés par voie de préfinancement assuré par une institution</li> </ul>	



<p>institution parastatale, ou un établissement privé, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le conseil et l'assistance technique en matière de construction aux institutions parastatales et aux établissements publics sous tutelle d'autres ministères ;</li> <li>- l'établissement et la gestion de l'inventaire des bâtiments publics ;</li> <li>- l'établissement et la gestion des programmes de maintenance des bâtiments publics, de leurs équipements, alentours et plantations ;</li> <li>- la maintenance et la gestion technique des bâtiments publics et de leurs équipements spéciaux ;</li> <li>- l'étude et la réalisation des travaux de transformation, d'agrandissement et de réhabilitation des bâtiments publics y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours ;</li> <li>- l'établissement et la gestion de l'inventaire des biens meubles équipant les immeubles affectés aux services publics, à l'exception des biens meubles rentrant dans l'attribution des instituts culturels ; gestion et maintenance de ces biens meubles ;</li> <li>- l'expertise des propriétés bâties à acquérir et à céder par l'État.</li> </ul>	<p>parastatale, ou un établissement privé, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le conseil et l'assistance technique en matière de construction aux institutions parastatales et aux établissements publics sous tutelle d'autres ministères ;</li> <li>- l'établissement et la gestion de l'inventaire des bâtiments publics ;</li> <li>- l'établissement et la gestion des programmes de maintenance des bâtiments publics, de leurs équipements, alentours et plantations ;</li> <li>- la maintenance et la gestion technique des bâtiments publics et de leurs équipements spéciaux ;</li> <li>- l'étude et la réalisation des travaux de transformation, d'agrandissement et de réhabilitation des bâtiments publics y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours ;</li> <li>- l'établissement et la gestion de l'inventaire des biens meubles équipant les immeubles affectés aux services publics, à l'exception des biens meubles rentrant dans l'attribution des instituts culturels ; la gestion, <u>la maintenance et le déménagement de ces biens meubles ; des prestations pour les cérémonies officielles et publiques;</u></li> <li>- l'expertise des propriétés bâties à acquérir et à céder par l'État.</li> </ul>	<p><b>Suite à l'avis du CE au sujet des missions du Service des Ateliers, l'article 2 a été adapté en conséquent, les attributions portant sur «..... <u>la maintenance et le déménagement de ces biens meubles ; des prestations pour les cérémonies officielles et publiques</u> » ont été complétées</b></p>
---	---	---

<p>Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.</p> <p><b>Art. 3 .-</b> L'administration comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la direction</li> <li>- <u>les divisions des travaux neufs et de la gestion du patrimoine</u></li> <li>- le service des ateliers</li> </ul> <p><b>1. La direction</b></p> <p><u>L'administration est placée sous l'autorité d'un directeur.</u></p> <p><u>Un directeur adjoint assiste le directeur dans l'accomplissement de ses attributions. Il remplace le directeur en cas d'absence.</u></p> <p><u>Le directeur et le directeur adjoint doivent être fonctionnaires de l'Etat et titulaires d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur délivré par un établissement d'enseignement supérieur reconnu par l'Etat du siège de l'établissement et sanctionnant l'accomplissement avec succès d'un master ou de son équivalent.</u></p> <p>La direction relève directement de la compétence du directeur. Elle assume la gestion de l'administration. Elle coordonne et surveille les activités des divisions. Elle représente l'administration et établit les relations avec les autorités et le public.</p> <p>La direction a pour mission la gestion des comptabilités budgétaire et générale, la numérisation du courrier, le développement du système informatique et le paramétrage du logiciel d'application, la gestion des ressources humaines et la formation du personnel, l'accueil, la</p>	<p>Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.</p> <p><b>Art. 3 .-</b> L'administration comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la direction</li> <li>- les divisions des travaux neufs et de la gestion du patrimoine</li> <li>- le service des ateliers</li> </ul> <p><b>1. La direction</b></p> <p>L'administration est placée sous l'autorité d'un directeur.</p> <p>Un directeur adjoint assiste le directeur dans l'accomplissement de ses attributions. Il remplace le directeur en cas d'absence.</p> <p>Le directeur et le directeur adjoint doivent être fonctionnaires de l'Etat et titulaires d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur délivré par un établissement d'enseignement supérieur reconnu par l'Etat du siège de l'établissement et sanctionnant l'accomplissement avec succès d'un master ou de son équivalent.</p> <p>La direction relève directement de la compétence du directeur. Elle assume la gestion de l'administration. Elle coordonne et surveille les activités des divisions. Elle représente l'administration et établit les relations avec les autorités et le public.</p> <p>La direction a pour mission la gestion des comptabilités budgétaire et générale, la numérisation du courrier, le développement du système informatique et le paramétrage du logiciel d'application, la gestion des ressources humaines et la formation du personnel, l'accueil, la supervision</p>	<p><u>L'article 3 a été modifié en 2 étapes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>= Dans la première version du projet, il a été proposé de préciser le métier des directeurs et directeurs-adjoints</li> <li>- Les chefs de divisions devaient également être architecte ou ingénieurs et appartenir en principe à la carrière du chargé d'études</li> </ul> <p>Il avait été proposé de prévoir une exception au principe : la possibilité de nommer un employé A1 ayant une certaine ancienneté de service à ce poste.</p>
---	---	---

<p>supervision des activités des ateliers et des dépôts.</p> <p><b>2. Les divisions</b></p> <p><u>Chaque division est placée sous les ordres d'un fonctionnaire de l'Etat ayant le titre de chef de division et devant être titulaire d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur délivré par un établissement supérieur reconnu par l'Etat du siège de l'établissement et sanctionnant avec succès un master ou de son équivalent.architecte ou ingénieur première classe.</u></p> <p>Les chefs de division peuvent être assistés par un <u>chef de division adjoint pour la division des travaux neufs et par un gestionnaire du patrimoine pour la division de la gestion du patrimoine relevant du groupe de traitement A1.</u></p> <p><b>a) La division des travaux neufs</b> Elle est chargée de l'étude et de l'exécution des bâtiments publics nouveaux financés par l'Etat ou par voie de préfinancement privé, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours.</p> <p><b>b) La division de la gestion du patrimoine</b> Elle est chargée de l'établissement et de la gestion de l'inventaire des bâtiments publics, de l'établissement et de la gestion des programmes de maintenance <u>et d'entretien préventif</u> des bâtiments publics, de leurs équipements, alentours et plantations, de la maintenance et de la gestion technique des bâtiments publics et de leurs équipements spéciaux, de l'étude et de la réalisation des travaux de transformation, d'agrandissement et de réhabilitation des bâtiments publics, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours, de l'expertise des propriétés bâties à acquérir et à céder par l'Etat.</p>	<p>des activités des ateliers et des dépôts.</p> <p><b>2. Les divisions</b></p> <p>Chaque division est placée sous les ordres d'un fonctionnaire ou d'un employé de l'Etat ayant le titre de chef de division et devant être titulaire d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur délivré par un établissement supérieur reconnu par l'Etat du siège de l'établissement et sanctionnant avec succès un master ou de son équivalent.</p> <p>Les chefs de division peuvent être assistés par un chef de division adjoint pour la division des travaux neufs et par un gestionnaire du patrimoine pour la division de la gestion du patrimoine relevant du groupe de traitement A1.</p> <p><b>a) La division des travaux neufs</b> Elle est chargée de l'étude et de l'exécution des bâtiments publics nouveaux financés par l'Etat ou par voie de préfinancement privé, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours.</p> <p><b>b) La division de la gestion du patrimoine</b> Elle est chargée de l'établissement et de la gestion de l'inventaire des bâtiments publics, de l'établissement et de la gestion des programmes de maintenance et d'entretien préventif des bâtiments publics, de leurs équipements, alentours et plantations, de la maintenance et de la gestion technique des bâtiments publics et de leurs équipements spéciaux, de l'étude et de la réalisation des travaux de transformation, d'agrandissement et de réhabilitation des bâtiments publics, y compris leurs équipements et l'aménagement des alentours, de l'expertise des propriétés bâties à acquérir et à céder par l'Etat.</p>	<p>- Le CE a remarqué une inconstitutionnalité de cette disposition et l'administration a proposé dans le texte remanié de prévoir la possibilité de nommer soit un fonctionnaire soit un employé de l'Etat, architecte ou ingénieur à la fonction de chef de division.</p> <p>La notion d'entretien préventif a été officialisée</p>
---	--	---

<p><b><u>3. Le service des ateliers</u></b></p> <p><u>Il est chargé de la gestion des dépôts de l'administration, de l'entreposage et la réparation du mobilier, de l'entretien des alentours des immeubles de l'Etat, des prestations pour les cérémonies officielles et publiques, des travaux de déménagement des ministères et services de l'Etat, de l'entretien du parc automobile, des machines et des équipements de l'administration.</u></p> <p><b>Art. 4 .-</b> Le cadre du personnel comprend un directeur, un directeur adjoint et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat.</p> <p><b>Art. 5 .-</b> Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des <u>salariés de l'Etat ouvriers de l'Etat</u> suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.</p> <p><u>En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à l'emploi du chef d'atelier qui appartient à la catégorie A groupe de traitement A2 sous-groupe scientifique et technique, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 38 de la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions d'avancement des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire, qui en raison de ses études et examens appartient soit à la catégorie B, groupe de traitement B1 sous-groupe technique ou catégorie C, groupe de traitement C1 sous-groupe technique, soit à la catégorie D, groupe de traitement D1 sous-groupe attributions particulières, classé aux fonction d'artisan dirigeant ou d'artisan. En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui</u></p>	<p><b>3. Le service des ateliers</b></p> <p>Il est chargé de la gestion des dépôts de l'administration, de l'entreposage et la réparation du mobilier, de l'entretien des alentours des immeubles de l'Etat, des prestations pour les cérémonies officielles et publiques, des travaux de déménagement des ministères et services de l'Etat, de l'entretien du parc automobile, des machines et des équipements de l'administration.</p> <p><b>Art. 4 .-</b> Le cadre du personnel comprend un directeur, un directeur adjoint et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat.</p> <p><b>Art. 5 .-</b> Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des salariés de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.</p> <p><del>En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à l'emploi du chef d'atelier qui appartient à la catégorie A groupe de traitement A2 sous-groupe scientifique et technique, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 38 de la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions d'avancement des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire, qui en raison de ses études et examens appartient soit à la catégorie B, groupe de traitement B1 sous-groupe technique ou catégorie C, groupe de traitement C1 sous-groupe technique, soit à la catégorie D, groupe de traitement D1 sous-groupe attributions particulières, classé aux fonction d'artisan dirigeant ou d'artisan.</del></p>	<p>Le service des ateliers a été officialisé.</p> <p>1<sup>ère</sup> modification, qui a été abandonnée et remplacée par la 2<sup>e</sup> modification</p>
--	--	--

<p><del>appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.</del></p> <p><b>Art. 6 .- 4)</b> Sans préjudice des conditions générales d'admission au stage ainsi qu'aux examens de fin de stage et de promotion fixées par les lois et règlements, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par la présente loi et par règlement grand-ducal.</p> <p><del>2) Les candidats à la carrière supérieure de l'administration doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur.</del></p> <p>3) Le directeur et le directeur adjoint doivent être détenteurs d'un diplôme d'architecte ou d'un diplôme d'ingénieur.</p> <p><del>4) Les diplômes d'architecte ou d'ingénieur doivent avoir été délivrés par une université ou une école d'enseignement supérieur à caractère universitaire et sanctionner un cycle d'études d'au moins quatre années. Ils doivent en outre être inscrits au registre des diplômes prévu à l'article 1er de la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.</del></p> <p><del>5) Les candidats aux fonctions d'architecte et d'ingénieur sont admis sur examen-concours sur épreuves en vue de l'admission au stage</del></p>	<p><u>Les fonctionnaires appartenant aux sous-groupes scientifique et technique, technique et à attribution particulière des groupes de traitement A2, B1,C1 et D1 peuvent être autorisés à occuper les emplois de chef d'atelier et de magasinier en vertu de l'article 38 de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat.</u></p> <p><b>Art. 6 .-</b> Sans préjudice des conditions générales d'admission au stage ainsi qu'aux examens de fin de stage et de promotion fixées par les lois et règlements, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par la présente loi et par règlement grand-ducal.</p>	<p>2<sup>e</sup> modification proposée</p>
--	--	--

<p><del>d'architecte ou d'ingénieur. Après l'accomplissement de leur stage légal, ils sont soumis à un examen de fin de stage. Le temps passé soit dans une administration technique de l'Etat, parastatale ou communale, soit dans un bureau d'études ou d'une entreprise de construction du secteur privé peut donner lieu à une réduction de stage suivant les critères et modalités fixés pour les administrations de l'Etat, sur proposition du directeur.</del></p> <p><del>6) Les réductions de stage à prendre en compte dans l'intérêt des autres carrières prévues par cette loi pour les périodes passées soit dans une administration de l'Etat, parastatale ou communale, soit dans le secteur privé doivent être accordées suivant les critères et modalités fixés pour les administrations de l'Etat, sur proposition du directeur.</del></p> <p><del><b>Art. 7 .-</b> Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8 ; le ministre ayant dans ses attributions l'administration des bâtiments publics comme aux autres emplois.</del></p> <p>Le directeur et de directeur adjoint sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.</p> <p><u>Les chefs des divisions sont désignés par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions. Il en est de même pour le chef de division adjoint et le gestionnaire du patrimoine.</u></p> <p><b>Art. 8 .-</b> Dispositions transitoires :</p> <p>1) Les architectes engagés le 1<sup>er</sup> août 2001 comme employés-architecte à l'administration des bâtiments publics sont admissibles à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de leurs études et diplômes. Ils sont dispensés de l'examen pour l'admission au</p>	<p><b>Art. 7 .-</b></p> <p>Le directeur et de directeur adjoint sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.</p> <p><u>Les chefs des divisions sont désignés par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions. Il en est de même pour le chef de division adjoint et le gestionnaire du patrimoine.</u></p> <p><b>Art. 8 .-</b> Dispositions transitoires :</p> <p>1) <u>Les architectes engagés le 1<sup>er</sup> août 2001 comme employés-architecte à l'administration des bâtiments publics sont admissibles à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de leurs études et diplômes. Ils sont dispensés de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte, du stage et de</u></p>	<p>Lors de la 1<sup>ère</sup> modification, suppression du 1<sup>er</sup> alinéa et ajout d'un nouvel 2<sup>e</sup> alinéa</p> <p>Texte final le 2<sup>e</sup> alinéa devient alinéa unique</p>
---	---	---

<p>stage de la carrière de l'architecte, du stage et de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.</p> <p>Les années passées au service de l'administration des bâtiments publics et dûment certifiées et homologuées par le Ministre ayant dans ses attributions les travaux publics leur sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que pour l'architecte en service de l'administration des bâtiments publics depuis le 1<sup>er</sup> mai 1996 la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> mai 1998, au grade 13 le 1<sup>er</sup> mai 2001 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> mai 2004 et pour l'architecte en service de l'administration des Bâtiments publics depuis le 16 septembre 1996 que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> octobre 1998, au grade 13 le 1<sup>er</sup> octobre 2001 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> octobre 2004. Les avancements subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de leur nouvelle carrière.</p> <p>2) L'architecte engagé le 1<sup>er</sup> janvier 2002 comme employé-architecte à l'administration des bâtiments publics est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte, du stage et de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.</p> <p>Les années passées au service de l'administration des bâtiments publics dûment certifiées et homologuées par le Ministre ayant dans ses attributions les travaux publics lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales</p>	<p><del>L'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.</del></p> <p><del>Les années passées au service de l'administration des bâtiments publics et dûment certifiées et homologuées par le Ministre ayant dans ses attributions les travaux publics leur sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</del></p> <p><del>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que pour l'architecte en service de l'administration des bâtiments publics depuis le 1<sup>er</sup> mai 1996 la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> mai 1998, au grade 13 le 1<sup>er</sup> mai 2001 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> mai 2004 et pour l'architecte en service de l'administration des Bâtiments publics depuis le 16 septembre 1996 que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> octobre 1998, au grade 13 le 1<sup>er</sup> octobre 2001 et au grade 14 le 1<sup>er</sup> octobre 2004.</del></p> <p><del>Les avancements subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de leur nouvelle carrière.</del></p> <p>2) L'architecte engagé le 1<sup>er</sup> janvier 2002 comme employé-architecte à l'administration des bâtiments publics est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte, du stage et de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.</p> <p><del>Les années passées au service de l'administration des bâtiments publics dûment certifiées et homologuées par le Ministre ayant dans ses attributions les travaux publics lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.</del></p>	
---	--	--

<p>pour le calcul du traitement.</p> <p>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> avril 1999 et au grade 13 le 1<sup>er</sup> avril 2002.</p> <p>Les avancements subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.</p> <p>3) L'architecte engagé le 1<sup>er</sup> mai 2002 comme employé-architecte à l'administration des bâtiments publics est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte et bénéficie d'une réduction de stage égale à la période passée auprès de l'Etat en qualité d'employé.</p> <p>4) L'architecte engagé le 15 novembre 2002 comme employé-architecte à l'administration des bâtiments publics est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte et bénéficie d'une réduction de stage égale à la période passée auprès de l'Etat en qualité d'employé.</p> <p>5) L'employé de la carrière de l'architecte engagé à partir du 1<sup>er</sup> mars 2004 est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage et obtient une réduction de stage pour la période effective prestée, dûment certifiée et homologuée par le ministre ayant dans ses attributions les travaux publics, à faire valoir sur la période assimilable au stage.</p> <p>6) Afin de déterminer le rang d'ancienneté pour l'accès au cadre fermé, au moment de la mise</p>	<p><del>Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1<sup>er</sup> avril 1999 et au grade 13 le 1<sup>er</sup> avril 2002.</del></p> <p><del>Les avancements subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.</del></p> <p><del>3) L'architecte engagé le 1<sup>er</sup> mai 2002 comme employé-architecte à l'administration des bâtiments publics est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte et bénéficie d'une réduction de stage égale à la période passée auprès de l'Etat en qualité d'employé.</del></p> <p><del>4) L'architecte engagé le 15 novembre 2002 comme employé-architecte à l'administration des bâtiments publics est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage de la carrière de l'architecte et bénéficie d'une réduction de stage égale à la période passée auprès de l'Etat en qualité d'employé.</del></p> <p><del>5) L'employé de la carrière de l'architecte engagé à partir du 1<sup>er</sup> mars 2004 est admissible à la carrière de l'architecte et ingénieur prévue par cette loi en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen pour l'admission au stage et obtient une réduction de stage pour la période effective prestée, dûment certifiée et homologuée par le ministre ayant dans ses attributions les travaux publics, à faire valoir sur la période assimilable au stage.</del></p> <p><del>6) Afin de déterminer le rang d'ancienneté pour l'accès au cadre fermé, au moment de la mise en vigueur de cette loi, de la carrière de l'architecte</del></p>	
---	--	--



<p>en vigueur de cette loi, de la carrière de l'architecte et ingénieur nouvellement créée à l'article 4 (1) de la présente loi, la date de la nomination définitive à la carrière de l'architecte ou de la carrière de l'ingénieur pour les fonctionnaires ainsi que la date retenue comme nomination définitive pour les employés de l'Etat telle que définie aux paragraphes 1-5 ci-dessus seront prises en compte.</p> <p>7) L'architecte et l'ingénieur engagés en qualité de chef de projet dans le cadre de la supervision et de la coordination des projets à réaliser par l'administration des Bâtiments publics sont admissibles en qualité d'employé de l'Etat.</p> <p>Leur carrière et leur indemnité sont fixées par décision individuelle de classement qui pourra déroger au règlement grand-ducal du 28 juillet 2000 fixant le régime des indemnités des employés occupés dans les administrations et services de l'Etat.</p> <p>8) Les 2 architectes et l'ingénieur engagés en qualité de chef de projet dans le cadre de la supervision et de la coordination des projets à réaliser par l'administration des bâtiments publics sont admissibles en qualité d'employé de l'Etat et obtiennent une réduction de stage pour la période effective prestée, dûment certifiée et homologuée par le ministre ayant dans ses attributions les travaux publics, à faire valoir sur la période assimilable au stage qui leur est bonifiée comme période de service intégrale pour le calcul du traitement.</p> <p>9) L'employé de l'État détenteur du diplôme d'ingénieur technicien spécialité mécanique engagé le 1<sup>er</sup> août 2001 en qualité d'employé-ingénieur technicien est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien prévue par cette loi avec dispense de l'examen-concours pour</p>	<p><del>et ingénieur nouvellement créée à l'article 4 (1) de la présente loi, la date de la nomination définitive à la carrière de l'architecte ou de la carrière de l'ingénieur pour les fonctionnaires ainsi que la date retenue comme nomination définitive pour les employés de l'Etat telle que définie aux paragraphes 1-5 ci-dessus seront prises en compte.</del></p> <p><del>7) L'architecte et l'ingénieur engagés en qualité de chef de projet dans le cadre de la supervision et de la coordination des projets à réaliser par l'administration des Bâtiments publics sont admissibles en qualité d'employé de l'Etat.</del></p> <p><del>— — Leur carrière et leur indemnité sont fixées par décision individuelle de classement qui pourra déroger au règlement grand-ducal du 28 juillet 2000 fixant le régime des indemnités des employés occupés dans les administrations et services de l'Etat.</del></p> <p><del>8) Les 2 architectes et l'ingénieur engagés en qualité de chef de projet dans le cadre de la supervision et de la coordination des projets à réaliser par l'administration des bâtiments publics sont admissibles en qualité d'employé de l'Etat et obtiennent une réduction de stage pour la période effective prestée, dûment certifiée et homologuée par le ministre ayant dans ses attributions les travaux publics, à faire valoir sur la période assimilable au stage qui leur est bonifiée comme période de service intégrale pour le calcul du traitement.</del></p> <p><del>9) L'employé de l'État détenteur du diplôme d'ingénieur technicien spécialité mécanique engagé le 1<sup>er</sup> août 2001 en qualité d'employé-ingénieur technicien est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien prévue par cette loi avec dispense de l'examen-concours pour l'admission au stage de l'ingénieur technicien et du stage de</del></p>	
---	--	--

<p>l'admission au stage de l'ingénieur technicien et du stage de sa carrière. Le temps de service passé au service de l'administration des bâtiments publics lui est bonifié comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Pour la fixation de la carrière, il est dispensé de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1<sup>er</sup> novembre 1999 et au grade 10 le 1<sup>er</sup> novembre 2002. Les promotions supérieures au grade 10 sont subordonnées à la réussite de l'examen de promotion de sa nouvelle carrière et les avancements y subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.</p>	<p><del>sa carrière. Le temps de service passé au service de l'administration des bâtiments publics lui est bonifié comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Pour la fixation de la carrière, il est dispensé de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1<sup>er</sup> novembre 1999 et au grade 10 le 1<sup>er</sup> novembre 2002. Les promotions supérieures au grade 10 sont subordonnées à la réussite de l'examen de promotion de sa nouvelle carrière et les avancements y subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.</del></p>	
<p>10) L'employé de l'État détenteur du diplôme technicien entré au service de l'administration des bâtiments publics le 1<sup>er</sup> août 2001 est admissible à la carrière de l'expéditionnaire technique avec dispense de l'examen-concours pour l'admission au stage de l'expéditionnaire technique et du stage de sa carrière. Le temps de service passé au service de l'administration des bâtiments publics lui est bonifié comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Il est dispensé de l'examen de fin de stage à condition de réussir un examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 4 a eu lieu le 1<sup>er</sup> août 1999 et au grade 6 le 1<sup>er</sup> août 2002. Les promotions supérieures au grade 6 sont subordonnées à la réussite de l'examen de promotion de sa nouvelle carrière et les</p>	<p><del>10) L'employé de l'État détenteur du diplôme technicien entré au service de l'administration des bâtiments publics le 1<sup>er</sup> août 2001 est admissible à la carrière de l'expéditionnaire technique avec dispense de l'examen-concours pour l'admission au stage de l'expéditionnaire technique et du stage de sa carrière. Le temps de service passé au service de l'administration des bâtiments publics lui est bonifié comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Il est dispensé de l'examen de fin de stage à condition de réussir un examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 4 a eu lieu le 1<sup>er</sup> août 1999 et au grade 6 le 1<sup>er</sup> août 2002. Les promotions supérieures au grade 6 sont subordonnées à la réussite de l'examen de promotion de sa nouvelle carrière et les avancements y subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.</del></p>	

<p>avancements y subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.</p> <p>11) Les employés techniques engagés le 1<sup>er</sup> janvier 2003 remplissant les conditions d'études de la carrière de l'expéditionnaire technique sont admissibles à la carrière de l'expéditionnaire technique et sont dispensés de l'examen d'admission au stage. Le temps passé à l'administration des bâtiments publics en qualité d'employé technique leur est bonifié sur la période de stage légal.</p> <p>12) L'employé de l'État, engagé en date du 1<sup>er</sup> décembre 1997 auprès de l'administration des bâtiments publics, détenteur du diplôme de l'ingénieur technicien, peut obtenir une nomination dans la carrière de l'ingénieur technicien dans le cadre prévu par la présente loi. Il est dispensé de l'examen-concours, du stage et de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal, et les périodes passées au service de l'administration des Bâtiments publics lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1<sup>er</sup> décembre 1999 et au grade 10 le 1<sup>er</sup> décembre 2002. Les promotions supérieures au grade 10 sont subordonnées à la réussite de l'examen de promotion de sa nouvelle carrière et les avancements y subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.</p>	<p><del>11) Les employés techniques engagés le 1<sup>er</sup> janvier 2003 remplissant les conditions d'études de la carrière de l'expéditionnaire technique sont admissibles à la carrière de l'expéditionnaire technique et sont dispensés de l'examen d'admission au stage. Le temps passé à l'administration des bâtiments publics en qualité d'employé technique leur est bonifié sur la période de stage légal.</del></p> <p><del>12) L'employé de l'État, engagé en date du 1<sup>er</sup> décembre 1997 auprès de l'administration des bâtiments publics, détenteur du diplôme de l'ingénieur technicien, peut obtenir une nomination dans la carrière de l'ingénieur technicien dans le cadre prévu par la présente loi. Il est dispensé de l'examen-concours, du stage et de l'examen de fin de stage à condition de réussir l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal, et les périodes passées au service de l'administration des Bâtiments publics lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement. Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1<sup>er</sup> décembre 1999 et au grade 10 le 1<sup>er</sup> décembre 2002. Les promotions supérieures au grade 10 sont subordonnées à la réussite de l'examen de promotion de sa nouvelle carrière et les avancements y subséquents sont subordonnés aux dispositions légales et réglementaires de sa nouvelle carrière.</del></p>	
---	---	--

13) Sans préjudice de l'affectation des fonctionnaires concernés l'autorité compétente peut procéder à des détachements de fonctionnaires de l'administration des bâtiments publics.

Les détachements opérés dans les conditions du présent article sont limités au nombre de trois. Ils sont non-renouvelables et doivent être effectués dans un délai de trois mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi. L'administration des bâtiments publics est autorisée à pourvoir au remplacement des 3 postes vacants.

Les fonctionnaires détachés continuent d'avancer par référence au rang qu'ils auraient occupé dans leur cadre d'origine s'ils n'avaient pas été détachés dans les conditions du présent article.

Lorsque le détachement visé au présent article prend fin, les fonctionnaires détachés sont réintégrés dans leur administration d'origine sur une vacance de poste budgétaire disponible dans leurs carrières. En cas d'absence de vacance de poste budgétaire l'effectif du personnel reste augmenté temporairement jusqu'à la survenance de la première vacance de poste dans la carrière du fonctionnaire réintégré.

**Art. 8 bis.- Disposition transitoire :**

Par dérogation à l'article 3 paragraphe 2 alinéa 1, les employés de l'Etat du groupe de traitement A1 sous-groupe scientifique et technique, en service auprès de l'Administration de bâtiments publics au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, peuvent être désignés chef de division.

13).

**Art. 8 - Les fonctionnaires de l'administration des bâtiments publics détachés sont réintégrés dans leur administration d'origine sur une vacance de poste budgétaire disponible dans leur groupe de traitement. En cas d'absence de vacance de poste budgétaire l'effectif du personnel sera augmenté temporairement jusqu'à la survenance de la première vacance de poste dans le groupe de traitement des fonctionnaires réintégrés.**

**Art. 8 bis.- Disposition transitoire :**

Par dérogation à l'article 3 paragraphe 2 alinéa 1, les employés de l'Etat du groupe de traitement A1 sous-groupe scientifique et technique, en service auprès de l'Administration de bâtiments publics au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, peuvent être désignés chef de division.

Le dernier alinéa est modifié et devient alinéa unique.



## Modification de la loi du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'Administration des bâtiments publics

~~Article 4<sup>er</sup>~~ Art. 1<sup>er</sup>. L'article 2 de la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'Administration des bâtiments publics est modifié comme suit :

L'alinéa 8 est remplacé par la disposition suivante :

« - l'établissement et la gestion de l'inventaire des biens meubles équipant les immeubles affectés aux services publics, à l'exception des biens meubles rentrant dans l'attribution des instituts culturels ; la gestion, la maintenance et le déménagement de ces biens meubles ; des prestations pour les cérémonies officielles et publiques ; »

~~Art. 2.~~ L'article 3 de la même loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'Administration des bâtiments publics est modifié comme suit :

a)1° Il est ajouté un ~~alinéa 3<sup>e</sup>~~ point intitulé <sup>e</sup> tiret «3. - L le service des ateliers »

b)2° Au ~~paragraphe 1.~~ point 1<sup>er</sup> « La direction », il est inséré un nouvel alinéa 3 libellé comme suit, les alinéas 3 et 4 actuels devenant les nouveaux alinéas 4 et 5:

« Le directeur et le directeur adjoint doivent être fonctionnaires de l'Etat et titulaires d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur délivré par un établissement d'enseignement supérieur reconnu par l'Etat du siège de l'établissement et sanctionnant l'accomplissement avec succès d'un master ou de son équivalent. »

c)3° Au ~~paragraphe 2.~~ point 2 « Les divisions », il est inséré un alinéa 2, l'alinéa en place devenant l'alinéa 1.

L'alinéa 1 du ~~paragraphe~~ point 2 est remplacé par la disposition suivante :

« Chaque division est placée sous les ordres d'un fonctionnaire ou d'un employé de l'Etat ayant le titre de chef de division et devant être titulaire d'un diplôme d'architecte ou d'ingénieur délivré par un établissement d'enseignement supérieur reconnu par l'Etat du siège de l'établissement et sanctionnant l'accomplissement avec succès d'un master ou de son équivalent.»

Le nouvel alinéa 2 est libellé comme suit :

« Les chefs de division peuvent être assistés par un chef de division adjoint pour la division des travaux neufs et par un gestionnaire du patrimoine pour la division de la gestion du patrimoine relevant du groupe de traitement A1. »

d)4° Au ~~paragraphe~~ point b) « La division de la gestion du patrimoine », les termes « programmes de maintenance » est remplacé par les termes « programmes de maintenance et d'entretien préventif ».

e)5° Il est ajouté un ~~nouveau paragraphe 3° point~~ libellé comme suit :

**« 3. Le service des ateliers**

Il est chargé de la gestion des dépôts de l'administration, de l'entreposage et de la réparation du mobilier, de l'entretien des alentours des immeubles de l'Etat, des prestations pour les cérémonies officielles et publiques, des travaux de déménagement des ministères et services de l'Etat, de l'entretien du parc automobile, des machines et des équipements de l'administration. »

~~Article 2.~~Art. 3. L'article 5 de la même loi est modifié comme suit :

1° A l'alinéa 1<sup>er</sup> ~~le terme l'expression~~ « ouvriers de l'Etat » est remplacé par le terme l'expression « salariés de l'Etat »

2° L'alinéa 2 est remplacé par la disposition suivante :

« Les fonctionnaires appartenant aux sous-groupes scientifique et technique, technique et à attributions particulières des groupes de traitement A2, B1, C1 et D1 peuvent être autorisés à occuper les emplois de chef d'atelier et de magasinier en vertu de l'article 38 de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat. »

~~« En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à l'emploi de chef d'atelier qui appartient à la catégorie A groupe de traitement A2 sous-groupe scientifique et technique, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 38 de la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire, qui en raison de ses études et examens appartient soit à la catégorie B, groupe de traitement B1 sous-groupe technique ou catégorie C, groupe de traitement C1 sous-groupe technique, soit à la catégorie D, groupe de traitement D1 sous-groupe attributions particulières, classé aux fonctions d'artisan dirigeant ou d'artisan. »~~

~~Article 3.~~Art. 4. L'article 6 de la même loi est modifié comme suit :

~~Le paragraphe 1 devient le paragraphe unique, la numérotation est donc à supprimer.~~

~~Les paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6 sont supprimés.~~

« Les paragraphes 2 à 6 sont supprimés, le paragraphe 1<sup>er</sup> devenant un paragraphe unique. »

~~Article 4.~~Art. 5. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

L'alinéa 1<sup>er</sup> est supprimé, l'alinéa 2 devenant le nouvel alinéa 1 un alinéa unique.

~~Il est inséré un nouvel alinéa 2 libellé comme suit.~~

~~« Les chefs des divisions sont désignés par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions. Il en est de même pour le chef de division adjoint et le gestionnaire du patrimoine. »~~

~~Article 5.~~ A la suite de l'article 8 il est ajouté un article 8bis — Disposition transitoire

~~«Par dérogation à l'article 3 paragraphe 2 alinéa 1, les employés de l'Etat du groupe de traitement A1 sous-groupe scientifique et technique, en service auprès de l'Administration des bâtiments publics au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, peuvent être désignés chef de division.»~~

Art. 6. L'article 8 – « Dispositions transitoires » de la même loi est abrogé. Un nouvel article 8 est inséré qui est libellé comme suit:

« Les fonctionnaires de l'Administration des bâtiments publics détachés sont réintégrés dans leur administration d'origine sur une vacance de poste budgétaire disponible dans leur groupe de traitement. En cas d'absence de vacance de poste budgétaire l'effectif du personnel sera augmenté temporairement jusqu'à la survenance de la première vacance de poste dans le groupe de traitement des fonctionnaires réintégrés. »

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

(s.) Henri

s. François BAUSCH

Ministre du Développement durable et des  
Infrastructures



6980



**Loi du 14 mars 2017 portant modification de la 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'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 7 février 2017 et celle du Conseil d'Etat du 28 février 2017 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

**Art. 1<sup>er</sup>.**

A l'article 2 de la 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, sont ajoutées les définitions suivantes :

- «
- s) « supervision continue » : tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde ;
  - t) « audit » : examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires ;
  - u) « inspection de normalisation » : inspection de normalisation visée à l'article 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, et à l'article 54 du règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), y compris l'inspection d'entreprises ou d'associations d'entreprises visée à l'article 54, paragraphe 4, et à l'article 55 dudit règlement, effectuée par l'AESA ;
  - v) « action corrective » : action visant à éliminer la cause d'une non-conformité détectée ;
  - w) « consigne de sécurité » : un document délivré ou adopté par une autorité compétente, qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté qu'autrement, la sécurité aérienne peut être compromise ;
  - x) « certificat de prestataire de services de navigation aérienne » : certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;
  - y) « système fonctionnel » : une combinaison de systèmes, de procédures et de ressources humaines organisée afin de remplir une fonction dans le contexte de la gestion du trafic aérien.
- »

**Art. 2.**

L'article 11 de la 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 est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services

(1) Le ministre ayant la Navigation et les Transports aériens dans ses attributions (désigné ci-après « le ministre ») peut infliger une amende de 2.500 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 peut infliger une amende de 2.500 à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'établit pas d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la Direction de l'Aviation Civile lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation.

Le ministre peut infliger une amende de 2.500 à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées ou qui ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées.

(3) Le ministre peut infliger une amende de 2.500 à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'applique pas les consignes de sécurité émises par la Direction de l'Aviation Civile.

(4) Le ministre peut infliger une amende de 2.500 à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat de prestataire de services de navigation aérienne.

(5) Le ministre peut infliger une amende de 1.250 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.

(6) Le ministre peut infliger une amende de 1.250 à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui ne déclare pas à la Direction de l'Aviation Civile la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.

(7) L'amende visée aux paragraphes 1<sup>er</sup> à 6 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.

(8) 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,*  
**François Bausch**

Palais de Luxembourg, le 14 mars 2017.  
**Henri**

---

Doc.parl. 6980 ; sess.ord. 2015-2016 et 2016-2017; Dir. 2006/23/CE.

---

