



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7344

Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne

Date de dépôt : 16-07-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-10-2020

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>
16-11-2021	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
16-07-2018	Déposé	7344/00	<u>6</u>
18-02-2019	Avis du Conseil d'État (15.2.2019)	7344/01	<u>18</u>
10-06-2020	Amendements gouvernementaux 1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (8.6.2020) 2) Note introductive 3) Amendements et modifications de [...]	7344/02	<u>26</u>
13-10-2020	Avis complémentaire du Conseil d'État (13.10.2020)	7344/03	<u>39</u>
21-01-2021	Amendement gouvernemental 1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (20.1.2021) 2) Texte de l'amendement gouvernemental 3) Texte coordon [...]	7344/04	<u>44</u>
09-03-2021	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État (9.3.2021)	7344/05	<u>51</u>
06-04-2021	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7344/06	<u>54</u>
28-04-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°48 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7344	<u>70</u>
17-05-2021	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (17-05-2021) Evacué par dispense du second vote (17-05-2021)	7344/07	<u>72</u>
01-04-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 13 ) de la reunion du 1 avril 2021	13	<u>75</u>
18-03-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 11 ) de la reunion du 18 mars 2021	11	<u>78</u>
02-06-2021	Publié au Mémorial A n°412 en page 1	7344	<u>96</u>

# Résumé

N° 7344

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

---

---

## PROJET DE LOI

### **relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne**

#### **RESUME**

Le présent projet de loi intervient dans le cadre des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des prestataires de services de navigation aérienne. Cette matière est régie au niveau européen par le règlement (UE) n°2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n°805/2011 de la Commission.

Un règlement européen étant d'application directe dans la législation luxembourgeoise, il ne reste qu'à fixer au niveau national les dispositions résiduelles relevant de la compétence nationale ou nécessitant des mesures d'exécution au niveau national. Le présent texte est donc nécessaire afin de permettre l'application entière au niveau national du règlement (UE) n°2015/340.

Le présent projet de loi comprend des dispositions relatives à la désignation de l'autorité nationale compétente en matière de certification et de supervision des personnes et organismes visés par le règlement (UE) n°2015/340 susmentionné, à la possibilité d'un recours en réformation, à certaines infractions et aux sanctions administratives y afférant - avec des amendes se situant entre 1.250 et 10.000 euros - prévues à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des obligations européennes relatives à la sécurité aérienne.

Le projet de loi désigne la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », comme étant l'autorité nationale compétente au sens du règlement (UE) n°2015/340. De ce fait, la DAC se voit investie des responsabilités de certification et de supervision résultant du règlement (UE) n°2015/340, et notamment du pouvoir de délivrer des licences aux contrôleurs aériens, mais également du pouvoir de retirer et de suspendre ces licences.

La loi modifiée 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 étant devenu sans objet suite à l'abrogation de la directive 2006/23/CE, elle est également abrogée par le présent projet de loi.

Enfin, en guise de volet purement national, le projet de loi contient également des dispositions concernant l'introduction de primes applicables aux contrôleurs aériens. En effet, l'article 4, dans sa version amendée, introduit deux primes en faveur des contrôleurs aériens. Il s'agit d'une prime pensionnable, dite « prime aéronautique » et d'une prime non pensionnable, dite

« prime d'examineur ». Le libellé initial de cet article fut modifié par amendement pour tenir compte des négociations avec les représentations des contrôleurs aériens afin de revaloriser leur carrière.

7344/00

## N° 7344

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI****relative aux licences des contrôleurs  
de la circulation aérienne et aux prestataires  
de service de navigation aérienne**

\* \* \*

*(Dépôt: le 16.7.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (3.7.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	4
4) Commentaire des articles .....	5
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	7
6) Fiche financière .....	9
7) Fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives et réglementaires sur l'égalité des femmes et des hommes .....	10

\*

**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 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne.

Palais de Luxembourg, le 3 juillet 2018

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### **Art. 1<sup>er</sup>. Autorité nationale compétente**

La Direction de l'aviation civile (ci-après « la DAC ») est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour la certification et la supervision des personnes et organismes visés par le règlement (UE) no 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) no 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) no 805/2011 de la Commission (ci-après « le règlement (UE) no 2015/340 »).

### **Art. 2. Définitions**

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

- a) « action corrective » : l'action visant à éliminer la cause d'une non-conformité détectée ;
- b) « audit » : un examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires ;
- c) « certificat de prestataire de services de navigation aérienne » : le certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;
- d) « 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 ;
- e) « licence » : un document délivré et approuvé en application du règlement (UE) no 2015/340 et autorisant son titulaire légal à exercer les privilèges octroyés par les qualifications et mentions y figurant;
- f) « mention de qualification » : l'autorisation figurant sur et faisant partie d'une licence, qui indique les conditions, les privilèges ou les limitations spécifiques à la qualification concernée;
- g) « organisme de formation » : un organisme certifié par la DAC pour dispenser un ou plusieurs types de formations;
- h) « prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- i) « supervision continue » : les 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 ;
- j) « 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. 3. Suspension et retrait de licences, qualifications et mentions**

(1) La DAC peut suspendre ou retirer les licences, qualifications et mentions dès lors que le titulaire de licence manque à son obligation de respecter les exigences stipulées dans le règlement (UE) no 2015/340.

(2) La DAC suspend ou retire une licence, qualification ou mention en application du point ATCO. AR.C.010 du règlement (UE) no 2015/340, notamment dans les circonstances suivantes:

- 1) l'exercice des privilèges de la licence lorsque le titulaire ne satisfait plus aux exigences du règlement (UE) no 2015/340;
- 2) l'obtention d'une licence, d'une qualification, d'une mention ou d'un certificat de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne par falsification des pièces justificatives communiquées;
- 3) la falsification des dossiers de licence ou de certificat;
- 4) l'exercice des privilèges de la licence, de la/des qualification(s) ou de la/des mention(s) sous l'influence de substances psychoactives.

(3) La DAC peut suspendre la licence dans le cas où une incapacité temporaire n'a pas pris fin en application des procédures indiquées au point ATCO.A.015, point e) du règlement (UE) no 2015/340.

(4) La DAC peut également suspendre ou retirer une licence, qualification ou mention sur demande écrite du titulaire de la licence.

(5) La durée de la suspension d'une licence, qualification ou mention est fixée en fonction de la durée nécessaire pour remédier à la circonstance défailtante ayant donné lieu à la suspension.

(6) Contre les décisions prises par la DAC, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

Les décisions prises par la DAC prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. Cette notification s'effectue par voie postale 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.

(7) En cas de retrait de la licence, le titulaire de la licence doit immédiatement restituer la licence à la DAC.

La suspension ou le retrait d'une licence, qualification ou mention sera immédiatement inscrit(e) sur la licence.

La suspension ou le retrait de la mention d'examineur pratique doit également être notifié(e) au prestataire de services de navigation aérienne concerné.

#### **Art. 4. Rémunération des contrôleurs aériens**

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux agents 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 la Navigation et 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 l'agent et le temps pendant lequel il travaille dans l'administration visée.

#### **Art. 5. Dispositions administratives pour les prestataires de services de navigation aérienne**

(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 DAC 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 DAC.

(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 DAC 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.

#### **Art. 6. Disposition abrogatoire**

La loi modifiée 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 abrogée.

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

\*

### **EXPOSE DES MOTIFS**

Le présent projet de loi intervient dans le cadre des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des prestataires de services de navigation aérienne.

Cette matière est régie au niveau européen par le règlement (UE) no 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) no 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) no 805/2011 de la Commission.

Le règlement (UE) no 2015/340 susmentionné établit des règles détaillées relatives

- aux conditions de délivrance, de suspension et de retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ainsi que des qualifications et mentions associées ;
- aux conditions pour l'octroi, la restriction, la suspension et le retrait d'une attestation médicale aux contrôleurs de la circulation aérienne ;
- à la certification des examinateurs aéromédicaux et des centres aéromédicaux pour les contrôleurs de la circulation aérienne ;
- à la certification des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- aux conditions de validation, de prorogation, de renouvellement et d'utilisation de ces licences, qualifications, mentions et certificats.

Un règlement européen étant d'application directe dans la législation luxembourgeoise, il ne reste qu'à fixer au niveau national les dispositions résiduelles relevant de la compétence nationale ou nécessitant des mesures d'exécution au niveau national.

Le présent projet de loi comprend des dispositions relatives à la désignation de l'autorité nationale compétente en matière de certification et de supervision des personnes et organismes visés par le règlement (UE) no 2015/340 susmentionné, aux conditions de suspension et de retrait des licences, qualifications et mentions, à la rémunération des contrôleurs aériens, et aux sanctions administratives prévues à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des obligations européennes relatives à la sécurité aérienne.

Ces dispositions relèvent des domaines réservés à la loi par la Constitution, et doivent ainsi être reprises dans une loi nationale formelle. Parallèlement à cette loi, un règlement grand-ducal reprenant certaines dispositions d'exécution est prévu.

La loi modifiée 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 étant devenu sans objet suite à l'abrogation de la directive 2006/23/CE, elle est également abrogée par le présent projet de loi.

Le présent texte est donc nécessaire afin de permettre l'application entière au niveau national du règlement (UE) no 2015/340 susmentionné.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad Article 1*

Le règlement (UE) no 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) no 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) no 805/2011 de la Commission, exige des Etats membres la désignation de l'autorité nationale compétente pour la certification et la supervision des personnes et organismes visés par ledit règlement.

Au Luxembourg, cette autorité nationale compétente est la Direction de l'Aviation Civile (ci-après « la DAC »).

### *Ad Article 2*

L'article 2 comprend les définitions des termes utilisés dans la loi.

### *Ad Article 3*

L'article 3 reprend au niveau national les conditions pour la suspension et le retrait des licences, qualifications et mentions prévues par le règlement (UE) no 2015/340.

Les *paragraphes 1 à 4* prévoient les différents cas d'ouverture pouvant donner lieu à une suspension ou un retrait.

Le *paragraphe 5* limite la durée maximale de la suspension, en la liant à la durée nécessaire pour remédier à la circonstance défailante ayant donné lieu à la suspension. En effet, il importe de rendre la durée de la suspension prévisible et déterminable. Or, comme les causes pour une suspension peuvent être multiples et diverses, il est impossible de fixer dans la loi une durée maximale spécifique valant pour toute suspension.

Le *paragraphe 6* instaure la possibilité d'un recours en réformation contre les décisions de suspension ou de retrait prises par la DAC. Il précise encore les conditions de notification de ces décisions.

Le *paragraphe 7* énonce les conséquences administratives d'une suspension ou d'un retrait.

### *Ad Article 4*

Cet article, reprenant l'article 10 de la loi modifiée 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, concerne une prime de formation pour les fonctionnaires exerçant le métier de contrôleur aérien.

Cette prime pourra désormais être alloué à tout agent de l'administration exerçant le métier de contrôleur aérien, quel que soit son statut (fonctionnaire ou employé).

Le montant de ladite prime est fixé par le règlement grand-ducal du 30 juillet 2011 portant introduction d'une prime de formation aéronautique au profit des agents exerçant le métier de contrôleur

aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, qui garde sa validité, et qui sera adapté afin de permettre à chaque agent concerné de toucher une telle prime.

*Ad Article 5*

L'article 5 reprend l'article 11 de la loi modifiée 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 fixe les sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne.

Les *paragraphes 1 à 6* précisent les différents cas de figure donnant lieu à une sanction administrative. Une telle sanction est prononcée lorsque le prestataire de services de navigation aérienne :

- 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 ;
- n'établit pas d'actions correctives, ou ne respecte pas les actions correctives déjà approuvées. 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) ;
- ne respecte pas les consignes de sécurité émises par la DAC ;
- ne respecte pas les conditions liées à la validité de son certificat ;
- continue à effectuer des prestations sans disposer d'un plan de formation obligatoire dûment agréé ;
- 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.

Les *paragraphes sept et huit* prévoient la procédure à appliquer au prononcé des sanctions visées et un recours en réformation contre ces décisions.

*Ad Article 6*

L'article 6 fixe le principe d'abrogation de la loi modifiée 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.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de services de navigation 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>fixer le régime national des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et le régime des sanctions des prestataires de services de navigation aérienne</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>31 mai 2018</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 :

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

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 interadministratif (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 :
11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
Sinon, 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 :

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en 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.

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

### 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)

\*

### FICHE FINANCIERE

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

\*

<sup>4</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>5</sup> 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 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de services de navigation aérienne.</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures / Direction de l’Aviation Civile</b>
<b>Auteur / Contact / Suivi :</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 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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7344/01

**N° 7344<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

**PROJET DE LOI****relative aux licences des contrôleurs  
de la circulation aérienne et aux prestataires  
de service de navigation aérienne**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(15.2.2019)

Par dépêche du 13 juillet 2018, 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.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'une fiche financière.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

La loi en projet sous examen vise à opérer la mise en œuvre, dans l'ordre juridique luxembourgeois, du règlement (UE) n° 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission, ci-après le « règlement (UE) n° 2015/340 ».

Elle vise encore à abroger la loi modifiée 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, laquelle loi est devenue sans objet du fait de l'entrée en vigueur du règlement (UE) n° 2015/340.

Le Conseil d'État rappelle que, selon l'article 288, alinéa 2, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre. L'applicabilité directe d'un règlement exige que son application en faveur ou à la charge des sujets de droit se réalise sans aucune mesure nationale, sauf si le règlement en cause laisse le soin aux États membres de prendre eux-mêmes les mesures législatives, réglementaires, administratives et financières nécessaires pour que les dispositions dudit règlement puissent être effectivement appliquées<sup>1</sup>. Si le règlement en cause laisse le soin aux États membres de prendre eux-mêmes les mesures législatives, réglementaires, administratives et financières nécessaires pour que les dispositions dudit règlement puissent être effectivement appliquées, ils ne doivent toutefois pas, selon la jurispru-

<sup>1</sup> En ce sens, CJUE, arrêts du 9 février 2017, M.S. / P.S., C-283/16, EU:C:2017:104, pts 47 et s. ; du 15 novembre 2012, Stichting Al-Aqsa / Conseil de l'Union européenne et Pays-Bas / Stichting Al-Aqsa, C-539/10 P, EU:C:2012:711, pt 85 ; et du 24 juin 2004, Handlbauer, C-278/02, EU:C:2004:388, pt 25.

dence de la Cour de justice de l'Union européenne, entraver l'applicabilité directe du règlement ni en dissimuler la nature européenne<sup>2</sup>.

Le règlement (UE) n° 2015/340, que le projet de loi sous examen est censé mettre en œuvre, contient des règles détaillées relatives aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et n'offre aux législations nationales d'autre latitude que celle de désigner les autorités compétentes au sens du règlement et de ses annexes. Le règlement (UE) n° 2015/340 délimite précisément les pouvoirs des autorités compétentes que les États membres doivent désigner. Il en résulte que les autorités compétentes désignées par les États membres se voient, du seul fait de cette désignation, directement investies des pouvoirs que leur confie le règlement et dans les limites que celui-ci fixe. Lorsqu'un règlement européen confie à l'autorité nationale compétente un pouvoir d'appréciation, le législateur national ne peut modifier la décision du législateur européen<sup>3</sup> et ne peut, à titre de règle générale, ni étendre ni restreindre ce pouvoir au risque d'entraver l'applicabilité directe du règlement.

Les dispositions concernées seront commentées lors de l'examen des articles.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

L'article sous examen désigne la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », comme étant l'autorité nationale compétente au sens du règlement (UE) n° 2015/340.

De ce fait, et en raison de l'applicabilité directe des règlements européens, la DAC se voit investie des responsabilités de certification et de supervision résultant du règlement (UE) n° 2015/340. En conséquence, elle se trouve investie, plus particulièrement, du pouvoir de délivrer des licences aux contrôleurs aériens, mais également du pouvoir de retirer et de suspendre ces licences, dès lors que l'exercice de ces pouvoirs respecte les exigences du règlement (UE) n° 2015/340, et ce, sans qu'une norme nationale ait besoin de les réitérer.

L'article sous revue n'appelle pas d'observation.

### *Article 2*

Les définitions qui figurent à l'article 2 sont reprises de la loi modifiée du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne, à abroger. Elles appellent les observations qui suivent :

Le concept d'« action corrective », défini à la lettre a), ne fait pas l'objet d'une définition au règlement (UE) n° 2015/340 que le projet de loi est censé mettre en œuvre, et ce, alors même que le point ATCO.AR.E.015 du règlement (UE) n° 2015/340 vise les actions correctives à entreprendre. Si la définition d'« action corrective » ne figure pas au règlement (UE) n° 2015/340 lui-même, elle figure cependant au règlement d'exécution<sup>4</sup> 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 abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil. Or, le point ATCO.AR.E.015 vise expressément à assurer le respect des exigences du règlement (CE) n° 216/2008. En d'autres termes, le concept d'« action corrective » se trouve déjà défini au niveau européen pour les besoins du point ATCO.AR.E.015 du règlement (UE) n° 2015/340. La définition prévue à la lettre a) entrave par conséquent l'applicabilité directe du règlement (UE) n° 2015/340 et est à supprimer, sous peine d'opposition formelle.

La lettre c) définit le concept de « certificat de prestataire de services de navigation aérienne » comme le certificat « conférant » à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale. Le Conseil d'État observe en premier lieu

2 CJUE, arrêts du 15 novembre 2012, Stichting Al-Aqsa / Conseil de l'Union européenne et Pays-Bas / Stichting Al-Aqsa, C-539/10 P, EU:C:2012:711, pts 85 et s. ; du 21 décembre 2011, Danske Svineproduzenter, C-316/10, EU:C:2011:863, pt 37 et suiv. ; du 14 octobre 2004, Commission / Pays-Bas, C-113/02, EU:C:2004:616, pt 16 et suiv. ; du 28 mars 1985, Commission / Italie, aff. 272/83, EU:C:1985:14, pts 26 et s.

3 En ce sens, CJUE, arrêt du 3 décembre 2009, Commission / Allemagne, C-424/07, EU:C:2009:749, pts 74 s.

4 Règlement (UE) n° 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 sur la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010.

qu'un certificat est un acte déclaratif qui ne « confère » pas un droit, mais en confirme, certifie, atteste ou constate l'existence. Comme exemple, d'après la définition donnée du concept de « certificat » par l'article 2, point 15, du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (« règlement-cadre »)<sup>5</sup>, le certificat « confirme » qu'un prestataire de services de navigation aérienne répond aux conditions requises pour la fourniture d'un service spécifique. Le Conseil d'État observe, en second lieu, que le règlement (CE) n° 549/2004 précité qui offre une telle définition du certificat, régit le ciel unique européen et s'applique à la circulation aérienne au sein du ciel unique européen. Le Conseil d'État considère dès lors que la définition figurant au règlement (CE) n° 549/2004 précité a vocation à s'appliquer pour les besoins du règlement (UE) n° 2015/340 que le projet de loi est censé mettre en œuvre, et ce, même si le règlement (UE) n° 2015/340 ne renvoie pas expressément aux dispositions du règlement (CE) n° 549/2004 précité. Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et estime qu'une définition nationale du même concept entrave l'applicabilité directe des règlements européens. La définition est à supprimer sous peine d'opposition formelle.

Le concept de « consigne de sécurité », défini à la lettre d), n'est pas utilisé dans la loi en projet ni au règlement (UE) n° 2015/340 que le projet de loi est censé mettre en œuvre. Cette définition est dès lors à supprimer comme étant superfétatoire.

L'article 4, point 21, du règlement (UE) n° 2015/340 définit le concept de « mention de qualification ». Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et estime qu'une définition nationale du même concept entrave l'applicabilité directe du règlement. Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, la suppression du concept de « mention de qualification » à la lettre f) de l'article sous examen.

L'article 4, point 29, du règlement (UE) n° 2015/340 que le projet de loi sous revue est censé mettre en œuvre, définit le concept d'« organisme de formation ». Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et estime qu'une définition nationale du même concept entrave l'applicabilité directe du règlement. Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, la suppression de la définition d'« organisme de formation » à la lettre g) de l'article sous examen.

Le concept de « prestataire de service de navigation aérienne », défini à la lettre h), est utilisé aux annexes du règlement (UE) n° 2015/340 que le projet de loi est censé mettre en œuvre, sans toutefois que le règlement définisse ce concept. Or, il est à noter que la définition du même concept figure déjà à l'article 2, point 5), du règlement d'exécution (UE) n° 549/2004 précité, applicable à la matière aérienne. Ce concept étant défini au niveau européen, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, de supprimer la définition sous revue.

Le concept de « système fonctionnel », défini à la lettre j), intervient une seule fois dans le projet de loi, à savoir lorsqu'il s'agit de définir, à la lettre d) de l'article sous revue, le concept de « consigne de sécurité ». Étant donné que le Conseil d'État propose de faire abstraction de la définition figurant à la lettre d), il propose en conséquence, et pour les mêmes raisons, de supprimer également la définition donnée à la lettre j) sous revue.

### Article 3

Les paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5 et 7 de l'article sous examen visent à assurer l'application du règlement (UE) n° 2015/340, en précisant les cas dans lesquels la DAC peut suspendre ou retirer les licences, qualifications et mentions. Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et constate que les cas et les effets de la suspension et du retrait des licences, qualifications et mentions sont réglés de manière précise par les dispositions ATCO.A.020, ATCO.AR.A.010, et ATCO.AR.D.005 des annexes du règlement (UE) n° 2015/340, dispositions qui ne renvoient, à aucun moment, aux États membres le soin de prendre des mesures nationales de mise en œuvre autres que la désignation de l'autorité compétente. Le Conseil d'État doit s'opposer de manière formelle au maintien des paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5 et 7 et exige leur suppression.

Le paragraphe 6 n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

<sup>5</sup> Article 2, point 15 : « „certificat“ » : un document délivré par un État membre, sous quelque forme que ce soit, conformément au droit national, qui confirme qu'un prestataire de services de navigation aérienne répond aux conditions requises pour la fourniture d'un service spécifique. »

*Article 4*

Même si le libellé de l'article 4 est repris de manière littérale du dispositif de l'article 10 de la loi précitée du 16 août 2010, il appelle de la part du Conseil d'État les observations qui suivent :

L'article sous revue prévoit, à son alinéa 1<sup>er</sup>, l'octroi en faveur des agents de l'Administration de la navigation aérienne d'une prime de formation aéronautique dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal. Il est à noter que les primes récurrentes constituent des charges grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice, ce qui requiert que les modalités d'octroi et le montant maximum de ces primes soient fixés par la loi, en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Le Conseil d'État constate que les modalités d'octroi sont correctement fixées à l'alinéa 2 de l'article sous revue, mais que la loi en projet omet de fixer le montant maximum, ce à quoi il doit s'opposer de manière formelle.

*Article 5*

Le libellé de l'article 5 est repris de manière littérale du dispositif de l'article 10 de la loi précitée du 16 août 2010. Le Conseil d'État a déjà formulé à trois reprises ses observations au sujet de cet article, deux fois<sup>6</sup> lors de la procédure d'adoption de la loi précitée du 16 août 2010 et une fois<sup>7</sup> lors de l'adoption de la loi du 14 mars 2017 modifiant la loi précitée du 16 août 2010. Le Conseil d'État avait alors écrit ce qui suit :

« À cet égard, le Conseil d'État tient à réitérer ici sa remarque faite dans ses avis du 18 décembre 2009 et 4 mai 2010, 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 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 ». <sup>8</sup> »

Le Conseil d'État maintient ses considérations.

L'article n'appelle pas d'autre observation.

*Article 6*

L'article 6 abroge la loi précitée du 16 août 2010. Il n'appelle pas d'observation.

\*

**OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE***Observations générales*

Pour caractériser les énumérations, il est fait recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°...).

Les textes normatifs sont en principe rédigés au présent et non au futur.

6 Avis du Conseil d'État du 18 décembre 2009 et avis complémentaire du 4 mai 2010 relatifs à 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, en projet (doc. parl. 6056<sup>5</sup> et 6056<sup>9</sup>)

7 Avis du Conseil d'État du 5 juillet 2016 relatif à la 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, en projet (doc. parl. 6980<sup>1</sup>).

8 Avis du Conseil d'État du 5 juillet 2016 précité (doc. parl. 6980<sup>1</sup>).

En ce qui concerne l'emploi des termes « notamment » et « tels que », le Conseil d'État signale que si ceux-ci ont pour but d'illustrer un principe établi par le texte, ils sont à écarter comme étant superflus. Une énonciation d'exemples est en effet sans apport normatif.

#### Article 1<sup>er</sup>

Il est indiqué d'écrire « [...] ci-après « DAC », étant donné que le terme « la » ne doit pas faire partie de la forme abrégée qu'il s'agit d'introduire. Par ailleurs, il convient de remplacer les parenthèses entourant lesdits termes par des virgules.

Lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement. Partant, il faut écrire :

« règlement (UE) n° 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission ».

Au vu des développements qui précèdent, il convient d'écrire la forme abrégée du règlement 2015/340 précité comme suit :

« [...], ci-après « règlement (UE) n° 2015/340 » ».

Cette forme abrégée est à employer uniformément à travers le reste du dispositif de la loi en projet.

#### Article 2

L'article sous examen est à rédiger comme suit :

« Pour l'application de la présente loi et de ses règlements d'exécution, on entend par :

1° « ... » : [...];

2° « ... » : [...];

3° « ... » : [...];

[...] »

#### Article 3

En ce qui concerne le paragraphe 2, point 4, le Conseil d'État tient à préciser qu'il n'est pas indiqué de recourir à l'emploi concomitant du singulier et du pluriel. Les termes « de la/des qualification(s) » et « de la/des mention(s) » sont dès lors à remplacer par les termes « des qualifications » et « des mentions ».

Au paragraphe 3, lorsqu'il est renvoyé à une lettre faisant partie d'une subdivision, il y a lieu d'utiliser le terme « lettre » avant la lettre référée, et non le terme « point ». Partant, il est indiqué d'écrire :

« [...] au point ATCO.A.015, lettre e, du règlement (UE) n° 2015/340. »

Au paragraphe 7, alinéas 2 et 3, il suffira, d'un point de vue grammatical, d'accorder les termes « inscrit » et « notifié » au singulier masculin.

#### Article 4

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, première phrase, les termes « à arrêter par règlement grand-ducal » sont à remplacer par les termes « déterminées par règlement grand-ducal ».

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, deuxième phrase, il est indiqué de s'en tenir à l'arrêté grand-ducal du 28 janvier 2015 portant constitution des Ministères et d'écrire le terme « transports » avec une lettre initiale minuscule et d'omettre le terme « les » pour écrire :

« ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions ».

#### Article 5

Le Conseil d'État préconise de déplacer la définition du ministre ayant la Navigation et transports aériens dans ses attributions vers l'article 2 intitulé « Définitions » et d'utiliser la forme abrégée « ministre » au sein de l'ensemble des articles qui suivent.

En ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour lire par exemple « 2 500 à 10 000 euros ».

Au paragraphe 8, pour l'institution d'un recours en réformation, il est indiqué d'employer une des formules suivantes : « Les mesures prises par le ministre en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> à 6 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif » ou « Contre les mesures prises par le ministre en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> à 6, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif ».

*Article 6*

Il y a lieu de faire abstraction de la formule de promulgation qui est seulement ajoutée avant la soumission de l'acte en projet à la signature du Grand-Duc. Partant, l'alinéa 2 est à supprimer.

*Formule de promulgation*

Aux projets de loi, il est fait abstraction de la formule de promulgation, laquelle est seulement ajoutée au même moment que le préambule et la suscription, c'est-à-dire juste avant la soumission à la signature du Grand-Duc. Partant, cette formule est à supprimer.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 15 février 2019.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7344/02

N° 7344<sup>2</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

**relative aux licences des contrôleurs  
de la circulation aérienne et aux prestataires  
de service de navigation aérienne**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements gouvernementaux</i>	
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (8.6.2020).....	1
2) Note introductive.....	1
3) Amendements et modifications de texte.....	2
4) Texte coordonné du projet de loi.....	8

\*

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

(8.6.2020)

Monsieur le Président,

À la demande du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, j'ai l'honneur de vous saisir d'amendements gouvernementaux relatifs au projet de loi sous rubrique.

À cet effet, je joins en annexe le texte des amendements avec un commentaire ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi élargé tenant compte desdits amendements.

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

*Le Ministre aux Relations  
avec le Parlement,*

Marc HANSEN

\*

**NOTE INTRODUCTIVE**

Le Conseil d'Etat a formulé un certain nombre d'observations dans son avis du 21 décembre 2018. Les auteurs du projet de loi ont tenu compte des recommandations faites par le Conseil d'Etat et remédié à tous les points de critique exprimés par la Haute Corporation dans son avis.

Les autres observations du Conseil d'Etat concernant la légistique du texte ont également été prises en compte.

De plus, les auteurs introduisent une prime en faveur des contrôleurs de la circulation aérienne

Les amendements à intégrer au texte se présentent donc comme suit :

\*

## AMENDEMENTS ET MODIFICATIONS DE TEXTE

### *Texte proposé 1*

Dans le projet de loi sous rubrique l'article 2 est modifié comme suit :

#### **Art. 2. Définitions**

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

- a) ~~« action corrective » : l'action visant à éliminer la cause d'une non-conformité détectée ;~~
- 1° « audit » : un examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires ;
- e) ~~« certificat de prestataire de services de navigation aérienne » : le certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;~~
- d) ~~« 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 ;~~
- 2° « licence » : un document délivré et approuvé en application du règlement (UE) n° 2015/340 et autorisant son titulaire légal à exercer les privilèges octroyés par les qualifications et mentions y figurant;
- 3° « ministre » : *le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions ;*
- f) ~~« mention de qualification » : l'autorisation figurant sur et faisant partie d'une licence, qui indique les conditions, les privilèges ou les limitations spécifiques à la qualification concernée;~~
- g) ~~« organisme de formation » : un organisme certifié par la DAC pour dispenser un ou plusieurs types de formations;~~
- h) ~~« prestataire de services de navigation aérienne »: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;~~
- 4° « supervision continue » : les 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 ;
- j) ~~« 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.~~

### *Motivation 1*

Dans son avis, le Conseil d'Etat estime que certains concepts définis dans le projet de loi se trouvent déjà définis au niveau européen. Dès lors les définitions nationales sont une entrave à l'applicabilité directe du règlement (UE) n°2015/340. Aussi les points a), c), d), f), g), h), et j) sont à supprimer sous peine d'opposition formelle.

De plus, un certain nombre d'observations légistiques du Conseil d'Etat sont prises en compte.

### *Texte proposé 2*

L'article 3 est modifié comme suit :

#### **Art. 3. Recours en réformation ~~Suspension et retrait de licences, qualifications et mentions~~**

~~(1) La DAC peut suspendre ou retirer les licences, qualifications et mentions dès lors que le titulaire de licence manque à son obligation de respecter les exigences stipulées dans le règlement (UE) no 2015/340.~~

~~(2) La DAC suspend ou retire une licence, qualification ou mention en application du point ATCO-AR.C.010 du règlement (UE) no 2015/340, notamment dans les circonstances suivantes:~~

- ~~1) l'exercice des privilèges de la licence lorsque le titulaire ne satisfait plus aux exigences du règlement (UE) no 2015/340;~~

- ~~2) l'obtention d'une licence, d'une qualification, d'une mention ou d'un certificat de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne par falsification des pièces justificatives communiquées;~~
- ~~3) la falsification des dossiers de licence ou de certificat;~~
- ~~4) l'exercice des privilèges de la licence, de la/des qualification(s) ou de la/des mention(s) sous l'influence de substances psychoactives.~~

~~(3) La DAC peut suspendre la licence dans le cas où une incapacité temporaire n'a pas pris fin en application des procédures indiquées au point ATCO.A.015, point e) du règlement (UE) no 2015/340.~~

~~(4) La DAC peut également suspendre ou retirer une licence, qualification ou mention sur demande écrite du titulaire de la licence.~~

~~(5) La durée de la suspension d'une licence, qualification ou mention est fixée en fonction de la durée nécessaire pour remédier à la circonstance défailante ayant donné lieu à la suspension.~~

~~(6) Contre les décisions prises par la DAC, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.~~

~~Les décisions prises par la DAC prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. Cette notification s'effectue par voie postale 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.~~

~~(7) En cas de retrait de la licence, le titulaire de la licence doit immédiatement restituer la licence à la DAC.~~

~~La suspension ou le retrait d'une licence, qualification ou mention sera immédiatement inscrit(e) sur la licence.~~

~~La suspension ou le retrait de la mention d'examineur pratique doit également être notifié(e) au prestataire de services de navigation aérienne concerné.~~

#### *Motivation 2*

Le Conseil d'Etat estime que les cas ainsi que les effets de la suspension et du retrait des licences, qualifications et mentions sont réglés de manière précise par le règlement (UE) n°2015/340. Le Conseil d'Etat rappelle que l'applicabilité directe d'un règlement exige que son application se réalise sans aucune mesure nationale, sauf si le règlement laisse le soin aux Etats membres de prendre des mesures nécessaires pour que les dispositions dudit règlement puissent effectivement être appliquées.

Le règlement (UE) n°2015/340 ne prévoyant pas que les autorités nationales puisse prendre des mesures nationales pour la mise en oeuvre, autre que la nomination d'une autorité compétente, les paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5 et 7 de l'article 3 doivent être supprimés sous peine d'opposition formelle.

#### *Texte proposé 3*

L'article 4 est remplacé par un nouvel article 4 libellé comme suit :

##### **Art. 4. Primes des contrôleurs aériens**

**(1) Une prime aéronautique mensuelle pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne.**

**L'allocation de cette prime est échelonnée comme suit :**

- **allocation de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien stagiaire; et**
- **majoration de la prime de 45 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien.**

**La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1<sup>o</sup>, 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.**

**(2) Une prime d'examineur de 15 points indiciaires mensuelle non pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne à partir du premier jour du mois suivant l'inscription d'une des mentions d'évaluateur ou d'examineur sur leur licence.**

**La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.**

**(3) Les primes allouées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont calculées proportionnellement au degré de la tâche des agents.**

**(4) Les primes allouées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont allouées par décision du ministre, sur proposition du Directeur de l'Administration de la navigation aérienne.**

**(5) En cas de perte de licence pour des raisons médicales et/ou opérationnelles dûment constatées, l'allocation de la prime aéronautique est maintenue et échelonnée comme suit :**

- **40 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 15 et 20 années de service sous licence de contrôleur aérien ;**
- **60 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 21 et 25 années de service sous licence de contrôleur aérien ; et**
- **75 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a plus de 25 années de service sous licence de contrôleur aérien.**

**Le calcul des années de service débute à la date d'obtention de la licence de contrôleur aérien. Pour les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien recrutés auprès de l'Administration de la navigation aérienne avant l'introduction des licences de contrôleurs aériens en 2011, le calcul des années de service débute à la date de nomination définitive.**

**Pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique tel que prévu par le présent paragraphe, l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne sur des postes déterminés ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile.**

### *Motivation 3*

Le libellé initial de cet article est modifié pour tenir compte des négociations avec les représentations des contrôleurs aériens afin de revaloriser leur carrière.

En effet, afin de pouvoir exercer, le contrôleur aérien doit posséder une licence. Celle-ci lui est délivrée au Luxembourg par la Direction de l'Aviation Civile (DAC) selon des critères précis relevant de la réglementation nationale, européenne (UE, EASA) et internationale (OACI). La formation de base du contrôleur aérien comprend deux phases :

1. « Initial Training » : avec le « basic training », phase théorique qui permet au candidat de se familiariser avec l'aéronautique et son futur environnement de travail, et le « rating training », phase de formation proprement dite, pendant laquelle le candidat se spécialise en contrôleur aérien tour ou approche ;
2. « Unit Training » : permet au candidat d'exercer sous la supervision d'un OJTI (On the Job Training Instructor). A l'issue de cette seconde phase le candidat obtient sa licence européenne de contrôleur aérien.

En plus de cette formation, pour obtenir et garder cette licence, le candidat doit démontrer un niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise satisfaisant (niveaux requis sont fixés par réglementation). Ils doivent également suivre un plan de formation tel qu'agréé par la Direction de l'aviation civile et des cours de mise à jour sont obligatoires tous les trois ans (« refresher training »).

Pour ces raisons, dès 2009, année de la transposition de la directive 2006/23/CE concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, des discussions furent entamées entre les représentations du personnel du contrôle aérien et le Ministre des Transports afin de tenir compte des exigences réglementaires et de déterminer les possibilités d'amélioration de la carrière concernée. Ces discussions aboutirent en 2011 à la création d'une prime de formation non pensionnable au profit

des fonctionnaires exerçant le métier de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne (ci-après « ANA »).

En plus de ces obligations liées à la formation, pour pouvoir exercer, le contrôleur doit posséder une licence. La délivrance de cette licence nécessite au préalable l'obtention d'une attestation médicale, certifiant les capacités physiques et mentales nécessaires à l'exercice des fonctions de contrôleur aérien. Ces attestations médicales sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique (SMA) auprès de la Direction de l'Aviation Civile, le choix du médecin étant limité à la liste des médecins examinateurs (MEA) agréés.

Les attestations médicales sont valides pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la date de l'examen médical jusqu'à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne atteignent l'âge de 40 ans, et pour une durée de douze mois au-delà de cet âge. L'attestation médicale peut être retirée à tout moment si l'état de santé du détenteur l'exige, entraînant le retrait immédiat de la licence du contrôleur aérien et donc l'impossibilité pour l'agent d'exercer son métier.

Les contraintes que sont une formation longue et exigeante ainsi qu'un suivi médical rigoureux, portent préjudice en termes d'attractivité à la carrière du contrôleur aérien par rapport aux autres carrières de la catégorie de traitement B. L'ANA rencontre des difficultés de recrutement, et pour maintenir un contrôle aérien efficace à Luxembourg, il est important d'augmenter l'attractivité de la carrière, et ceci surtout en début de carrière.

Afin de tenir compte de ces contraintes, l'octroi d'une prime aéronautique pensionnable de 75 points indiciaires a été retenu. Cette dernière prend en compte les deux volets contraignants que sont la formation et les aptitudes médicales. Ainsi un contrôleur aérien, dès l'obtention de sa licence lui permettant d'exercer sous la supervision d'un OJTI, se verra octroyer une prime de 30 points indiciaires. Cela permet de prendre en compte la double contrainte liée au métier de contrôleur aérien dès l'entrée en service de l'agent. Cette prime aéronautique est échelonnée pour prendre en compte l'acquis qui permet à un contrôleur d'exercer son métier de manière autonome.

Le premier point fixe le principe de l'octroi d'une prime de 30 points indiciaires dès l'obtention d'une licence de stagiaire, c'est-à-dire après la fin de la période de formation initiale.

Dès l'obtention d'une licence de contrôleur aérien, c'est-à-dire après la seconde phase de formation, où le contrôleur exerce sous la supervision d'un examinateur, le contrôleur se verra octroyer une prime de 45 points indiciaires.

La formation de nouveaux contrôleurs aériens est basée en grande partie sur la pratique où un examinateur surveille le travail des stagiaires. C'est grâce à l'engagement des contrôleurs expérimentés que les « nouveaux » peuvent acquérir le savoir-faire pour exercer pleinement leur métier. Aucun contrôleur ne peut être obligé de prendre cette responsabilité supplémentaire, qui reste pourtant nécessaire pour la formation des nouveaux contrôleurs. Ainsi pour prendre en compte cet engagement volontaire des contrôleurs, une prime non pensionnable d'examineur de 15 points indiciaires est créée.

La prime de formation telle qu'elle existe actuellement n'est allouée qu'aux fonctionnaires. Suivant le nouveau mécanisme, la prime reduite pourra être allouée à tout agent de l'ANA exerçant le métier de contrôleur aérien, quel que soit son statut (fonctionnaire ou employé).

Le contrôleur aérien est dans une situation particulière où il peut se voir retirer sa licence sur décision médicale et/ou opérationnelles indépendantes de sa volonté, qui de facto l'empêchent d'exercer son métier. Ce cas de figure est pris en compte par certains pays européens en mettant en place un dispositif « perte de licence » pour raisons médicales et/ou opérationnelles indépendantes de la volonté de l'agent. Ce dispositif maintient une partie de la prime aéronautique au profit du contrôleur qui médicalement ne peut plus exercer son métier, mais qui peut valoriser son expérience au sein de son administration ou de la Direction de l'aviation civile. Auprès de l'ANA, l'expérience de ces agents pourraient être utiles notamment au sein des services certification ou aérodrome, tels que fixé par l'organigramme de l'ANA. Suivant le règlement grand-ducal du 29 janvier 2019 déterminant l'organisation de l'Administration de la navigation aérienne, le département certification de l'ANA regroupe ces compétences. Ce dispositif « perte de licence » permet d'assurer une certaine garantie de stabilité à cette carrière et augmenter ainsi son attractivité.

Les observations d'ordre légistique du Conseil d'Etat ont également été prises en compte.

*Texte proposé 4*

L'article 5 est modifié comme suit :

**Art. 5. Dispositions administratives pour les prestataires de services de navigation aérienne**

(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~~ 2.500 à ~~10 000~~ 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~~ 2.500 à ~~10 000~~ 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 DAC 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~~ 2.500 à ~~10 000~~ 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~~ 2.500 à ~~10 000~~ 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'applique pas les consignes de sécurité émises par la DAC.

(4) Le ministre peut infliger une amende de ~~2 500~~ 2.500 à ~~10 000~~ 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~~ 1.250 à ~~5 000~~ 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~~ 1.250 à ~~5 000~~ 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui ne déclare pas à la DAC 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~~ mesures prises par le ministre en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> à 6 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, ~~dans le délai d'un mois à partir de la notification.~~

*Motivation 4*

Concernant l'article 5, le Conseil d'Etat réitère une nouvelle fois ses remarques concernant le fait que le système de sanctions administratives prévues n'est pas envisageable, alors qu'une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration. Le Conseil d'Etat aurait préféré un régime de sanctions disciplinaires.

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.

Lors d'un audit en septembre 2013, l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a relevé 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, ce qui constitue une non-conformité du Luxembourg par rapport à la législation européenne et internationale.

Afin de régulariser cette situation de non-conformité, des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne avaient été fixées par voie législative.

Les dispositions existantes de l'article 11 seront reprises dans le nouvel article 5 du projet de loi afin de maintenir la conformité à la réglementation européenne en la matière.

Les observations d'ordre législatif sont également prises en compte.

#### *Texte proposé 5*

L'article 6 est modifié comme suit :

##### **Art. 6. Disposition abrogatoire**

La loi modifiée 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 abrogée.

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

#### *Motivation 5*

L'alinéa 2 est supprimé s'agissant de la formule de promulgation qui n'est ajoutée qu'après l'adoption formelle du projet et avant soumission à la signature du Grand-Duc.

#### *Texte proposé 6*

Deux nouveaux articles 7 et 8, libellés comme suit, sont insérés dans le projet de loi :

##### **« Art. 7. Dispositions transitoires**

**(1) Les employés de l'Etat chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période située entre soit le 1<sup>er</sup> janvier 2019 soit leur entrée en service si cette dernière est postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes :**

- a) une prime de formation aéronautique mensuelle non pensionnable dont l'allocation est échelonnée comme suit :**
  - i. allocation d'une prime de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien ;**
  - ii. majoration de la prime de 15 points indiciaires après avoir réussi la formation au poste d'évaluateur ou d'examineur; et**
  - iii. nouvelle majoration de la prime de 15 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une deuxième qualification (TWR ou APP) portée sur la licence de contrôleur aérien.**
- b) une prime médicale mensuelle non pensionnable de 30 points indiciaires.**

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.

**(2) Pour les agents tombant sous le champ d'application de la loi modifiée du 25 mars 2015 instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'Etat et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois, la prime aéronautique est prise en compte pour la détermination du dernier traitement pensionnable à raison d'un soixantième par mois de service presté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.**

##### **Art. 8. Entrée en vigueur**

**La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception de l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, qui produira ses effets au 1<sup>er</sup> janvier 2019. ».**

#### *Motivation 6*

Au début de l'année 2019, 2 agents de l'ANA exerçant comme contrôleurs aériens ont été recrutés sous le statut d'employé d'Etat. Et d'autres personnes sont en cours de recrutement actuellement.

Ces employés exercent le même métier que leurs collègues fonctionnaires, sous les mêmes conditions et avec la même responsabilité, de sorte qu'il est prévu de les faire bénéficier des mêmes primes dès leur entrée en service.

Ainsi la période transitoire permet d'allouer les primes de formation aéronautiques et médicales aux agents qui ne peuvent pas en bénéficier, alors que seuls les fonctionnaires sont visés par le texte actuel. Certains agents ont déjà été recrutés, d'autres sont en cours de recrutement et pourraient entrer en service avant l'adoption de la présente loi, dès lors la rétroactivité de cette disposition est expressément prévue pour leur permettre d'avoir les mêmes conditions de revenus sans distinction de leur statut.

La caractère pensionnable de la prime aéronautique a pour conséquence la revalorisation des pensions des contrôleurs aériens. Pour les agents tombant dans le régime de pension spécial transitoire le bénéfice de cette revalorisation fera l'objet d'un lissage dans le paiement des pensions sur une durée de 5 années à compter de l'entrée en vigueur de la réforme, comme cela est d'usage dans les cas de recalcul ou de reclassement. Ce lissage ne concerne que la partie liée à la prime et non la pension de base en tant que telle.

\*

## TEXTE COORDONNE DU PROJET DE LOI

Souligné /Supprimé = Propositions du CE

**Gras** = Amendement

### Art. 1<sup>er</sup>. Autorité nationale compétente

La Direction de l'aviation civile, (~~ci-après « la DAC »~~), est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour la certification et la supervision des personnes et organismes visés par le règlement (UE) n° 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission, (~~ci-après « le règlement (UE) n° 2015/340 »~~).

### Art. 2. Définitions

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

- a) ~~« action corrective » : l'action visant à éliminer la cause d'une non conformité détectée ;~~
- 1° « audit » : un examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires ;
- e) ~~« certificat de prestataire de services de navigation aérienne » : le certificat conférant à une entité publique ou privée le droit de fournir des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;~~
- d) ~~« 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 ;~~
- 2° « licence » : un document délivré et approuvé en application du règlement (UE) n° 2015/340 et autorisant son titulaire légal à exercer les privilèges octroyés par les qualifications et mentions y figurant;
- 3° « ministre » : *le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions ;*
- f) ~~« mention de qualification » : l'autorisation figurant sur et faisant partie d'une licence, qui indique les conditions, les privilèges ou les limitations spécifiques à la qualification concernée;~~
- g) ~~« organisme de formation » : un organisme certifié par la DAC pour dispenser un ou plusieurs types de formations;~~
- h) ~~« prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;~~

4° « supervision continue » : les 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 ;

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

### **Art. 3. Recours en réformation Suspension et retrait de licences, qualifications et mentions**

(1) La DAC peut suspendre ou retirer les licences, qualifications et mentions dès lors que le titulaire de licence manque à son obligation de respecter les exigences stipulées dans le règlement (UE) no 2015/340.

(2) La DAC suspend ou retire une licence, qualification ou mention en application du point ATCO.AR.C.010 du règlement (UE) no 2015/340, notamment dans les circonstances suivantes:

- 5) l'exercice des privilèges de la licence lorsque le titulaire ne satisfait plus aux exigences du règlement (UE) no 2015/340;
- 6) l'obtention d'une licence, d'une qualification, d'une mention ou d'un certificat de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne par falsification des pièces justificatives communiquées;
- 7) la falsification des dossiers de licence ou de certificat;
- 8) l'exercice des privilèges de la licence, de la/des qualification(s) ou de la/des mention(s) sous l'influence de substances psychoactives.

(3) La DAC peut suspendre la licence dans le cas où une incapacité temporaire n'a pas pris fin en application des procédures indiquées au point ATCO.A.015, point e) du règlement (UE) no 2015/340.

(4) La DAC peut également suspendre ou retirer une licence, qualification ou mention sur demande écrite du titulaire de la licence.

(5) La durée de la suspension d'une licence, qualification ou mention est fixée en fonction de la durée nécessaire pour remédier à la circonstance défailante ayant donné lieu à la suspension.

(6) Contre les décisions prises par la DAC, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

Les décisions prises par la DAC prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. Cette notification s'effectue par voie postale 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.

(7) En cas de retrait de la licence, le titulaire de la licence doit immédiatement restituer la licence à la DAC.

La suspension ou le retrait d'une licence, qualification ou mention sera immédiatement inscrit(e) sur la licence.

La suspension ou le retrait de la mention d'examineur pratique doit également être notifié(e) au prestataire de services de navigation aérienne concerné.

### **Art. 4. Primes des contrôleurs aériens**

**(1) Une prime aéronautique mensuelle pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne.**

L'allocation de cette prime est échelonnée comme suit :

- allocation de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien stagiaire; et
- majoration de la prime de 45 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien.

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1°, 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.

(2) Une prime d'examineur de 15 points indiciaires mensuelle non pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne à partir du premier jour du mois suivant l'inscription d'une des mentions d'évaluateur ou d'examineur sur leur licence.

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.

(3) Les primes allouées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont calculées proportionnellement au degré de la tâche des agents.

(4) Les primes allouées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont allouées par décision du ministre, sur proposition du Directeur de l'Administration de la navigation aérienne.

(5) En cas de perte de licence pour des raisons médicales dûment constatées, l'allocation de la prime aéronautique est maintenue et échelonnée comme suit :

- 40 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 15 et 20 années de service sous licence de contrôleur aérien ;
- 60 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 21 et 25 années de service sous licence de contrôleur aérien ; et
- 75 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a plus de 25 années de service sous licence de contrôleur aérien.

Le calcul des années de service débute à la date d'obtention de la licence de contrôleur aérien. Pour les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien recrutés auprès de l'Administration de la navigation aérienne avant l'introduction des licences de contrôleurs aériens en 2011, le calcul des années de service débute à la date de nomination définitive.

Pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique tel que prévu par le présent paragraphe, l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne sur des postes déterminés ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile.

#### **Art. 5. Dispositions administratives pour les prestataires de services de navigation aérienne**

(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~~ 2.500 à ~~10 000~~ 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~~ 2.500 à ~~10 000~~ 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 DAC 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~~ 2.500 à ~~10 000~~ 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~~ 2.500 à ~~10 000~~ 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'applique pas les consignes de sécurité émises par la DAC.

(4) Le ministre peut infliger une amende de ~~2 500~~ 2.500 à ~~10 000~~ 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~~ 1.250 à ~~5 000~~ 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~~ 1.250 à ~~5 000~~ 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui ne déclare pas à la DAC 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 mesures prises par le ministre en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> à 6 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.~~

#### **Art. 6. Disposition abrogatoire**

La loi modifiée 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 abrogée.

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

#### **« Art. 7. Dispositions transitoires**

**(1) Les employés de l'Etat chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période située entre soit le 1<sup>er</sup> janvier 2019 soit leur entrée en service si cette dernière est postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes :**

- a) **une prime de formation aéronautique mensuelle non pensionnable dont l'allocation est échelonnée comme suit :**
  - i. **allocation d'une prime de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien ;**
  - ii. **majoration de la prime de 15 points indiciaires après avoir réussi la formation au poste d'évaluateur ou d'examineur ; et**
  - iii. **nouvelle majoration de la prime de 15 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une deuxième qualification (TWR ou APP) portée sur la licence de contrôleur aérien.**
- b) **une prime médicale mensuelle non pensionnable de 30 points indiciaires.**

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.

**(2) Pour les agents tombant sous le champ d'application de la loi modifiée du 25 mars 2015 instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'Etat et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois, la prime aéronautique est prise en compte pour la détermination du dernier traitement pensionnable à raison d'un soixantième par mois de service presté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.**

#### **Art. 8. Entrée en vigueur**

**La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception de l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> qui produira ses effets au 1<sup>er</sup> janvier 2019.** ».

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7344/03

**N° 7344<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

---

---

**PROJET DE LOI****relative aux licences des contrôleurs  
de la circulation aérienne et aux prestataires  
de service de navigation aérienne**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(13.10.2020)

Par dépêche du 8 juin 2020, le Premier ministre, ministre d'État, a saisi le Conseil d'État d'amendements gouvernementaux au projet de loi sous rubrique, élaborés par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte des amendements était accompagné d'une note introductive, d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que du texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant les amendements gouvernementaux proposés.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Les amendements gouvernementaux visent à répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019 relatif au projet de loi sous rubrique. Ils visent de plus à introduire une prime en faveur des agents chargés des fonctions de contrôleur aérien ainsi qu'une prime additionnelle pour les agents ayant les fonctions d'évaluateur ou d'examineur inscrites sur leurs licences.

En ce qui concerne l'octroi de primes aux contrôleurs aériens, il est renvoyé à la réserve formulée par le Conseil d'État dans son avis du 18 décembre 2009 sur le projet de loi relatif aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne, devenu 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<sup>1</sup>, que la loi en projet sous avis entend abroger.

C'est sous cette réserve que le Conseil d'État procède à l'examen des amendements au projet de loi sous avis.

\*

**EXAMEN DES AMENDEMENTS***Amendement 1*

Dans son avis du 15 février 2019 précité, le Conseil d'État s'était opposé formellement aux définitions figurant à l'article 2, lettres a), c), f), g) et h), de la loi en projet dans sa version initiale et en

---

<sup>1</sup> Avis du Conseil d'État n° 48.484 du 18 décembre 2009 sur le projet de loi relatif aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne (doc. parl. 6056<sup>5</sup>) : « Le Conseil d'État s'interroge encore sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens en plus de leur traitement de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale. »

avait exigé la suppression, ces définitions entravant l'applicabilité directe du règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission, ci-après «règlement (UE) 2015/340».

L'amendement sous revue supprime les définitions en question et permet ainsi au Conseil d'État de lever les oppositions formelles y relatives.

L'amendement supprime, par ailleurs, les définitions figurant à l'article 2, lettres d) et j), conformément à la demande formulée en ce sens par le Conseil d'État, au vu du caractère superfétatoire des définitions en question.

#### *Amendement 2*

Dans son avis du 15 février 2019, le Conseil d'État s'était opposé formellement aux dispositions figurant à l'article 3, paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5 et 7, et en avait exigé la suppression, ces dispositions entravant l'applicabilité directe du règlement (UE) 2015/340.

L'amendement sous revue supprime les dispositions en question et permet ainsi au Conseil d'État de lever les oppositions formelles y relatives.

#### *Amendement 3*

L'amendement sous revue entend amender l'article 4 de la loi en projet. L'intitulé de l'article est changé de «Rémunération des contrôleurs aériens» en «Primes des contrôleurs aériens».

Par cet amendement, les auteurs entendent rencontrer l'opposition formelle.

L'article 4, dans sa version amendée, introduit deux primes en faveur des contrôleurs aériens. Il s'agit d'une prime pensionnable, dite « prime aéronautique » (paragraphe 1<sup>er</sup>) et d'une prime non pensionnable, dite « prime d'examineur » (paragraphe 2).

D'après le commentaire de l'amendement, « le libellé initial de cet article est modifié pour tenir compte des négociations avec les représentations des contrôleurs aériens afin de revaloriser leur carrière ». L'introduction des primes en question et leur configuration relèvent dès lors du choix politique des auteurs, lequel le Conseil d'État n'entend pas commenter.

Étant donné que désormais tous les paramètres des primes en question figurent dans la loi en projet, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019 à l'égard de l'article 4 du projet de loi initial n'a plus lieu d'être et peut être levée.

Les deux nouvelles primes appellent de la part du Conseil d'État les observations qui suivent.

#### *Quant à la prime aéronautique*

À l'heure actuelle, il existe déjà, en faveur des contrôleurs aériens, une prime, non pensionnable, dite « prime de formation aéronautique ». Cette prime a été créée par le règlement grand-ducal du 30 juillet 2011 portant introduction d'une prime de formation aéronautique au profit des fonctionnaires exerçant le métier de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, ledit règlement grand-ducal tirant sa base légale de l'article 10 de la loi précitée du 16 août 2010. Le montant maximal de la prime de formation aéronautique, actuellement en vigueur, s'élève à 60 points indiciaires. L'échelonnement de la nouvelle prime aéronautique est très comparable.

La configuration de la nouvelle prime dénote toutefois trois différences majeures par rapport à la configuration de la prime de formation aéronautique de 2011, actuellement en vigueur.

En premier lieu, le cercle des bénéficiaires de la nouvelle prime aéronautique est élargi à tous les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, y compris les employés de l'État, tandis que la prime de formation aéronautique, actuellement en vigueur, est réservée aux seuls fonctionnaires.

En deuxième lieu, la nouvelle prime aéronautique devient pensionnable.

En troisième lieu, la nouvelle prime aéronautique est maintenue sous certaines conditions à son bénéficiaire, même lorsque celui-ci ne remplit plus les fonctions de contrôleur aérien.

Sans vouloir commenter les choix politiques qui sont sous-jacents à la configuration de la nouvelle prime aéronautique, le Conseil d'État voudrait exprimer les observations qui suivent.

En ce qui concerne le caractère pensionnable de certaines primes déterminées, le Conseil d'État aurait souhaité, dans un souci de transparence, qu'il eût été procédé à un inventaire détaillé et complet de tous les éléments pensionnables et à l'élaboration d'un vrai « critère de pensionnabilité » qui permettrait, dans l'ensemble de la fonction publique, de décider, pour tout élément du traitement ou du salaire, si un élément donné est pensionnable ou non. Le Conseil d'État renvoie, à cet égard, à son avis du 21 janvier 2014 relatif au projet de loi instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'État et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois<sup>2</sup>.

Pour ce qui est du maintien de la nouvelle prime aéronautique en faveur des bénéficiaires qui n'exercent plus la fonction de contrôleur aérien (paragraphe 5), le Conseil d'État voudrait relever qu'en règle générale, les primes sont liées à l'exercice d'une charge exceptionnelle, à l'exposition à un risque majeur ou à la sujétion à une contrainte extraordinaire. Le droit à la prime s'éteint généralement lorsque les causes qui ont justifié son octroi viennent à disparaître.

Plus substantiellement, pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique, « l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne sur des postes déterminés ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile ». À cet égard, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il y a lieu d'entendre par « postes déterminés ». Qui, en effet, détermine les postes en question ? Si ces postes sont déterminés de manière limitative et qu'ils sont tous occupés, qu'en sera-t-il du maintien de la prime de l'agent qui remplit les autres conditions du maintien, mais pour lequel aucun « poste déterminé » n'est libre ? Le défaut de précision de la notion de « postes déterminés » étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'État est amené à émettre une opposition formelle à l'égard de cette notion. Il s'interroge par ailleurs sur la plus-value de la notion de « postes déterminés ».

#### *Quant à la prime d'examineur*

La prime d'examineur, déjà prise en compte dans l'échelonnement de la prime de formation aéronautique prévue par le règlement grand-ducal précité du 30 juillet 2011, est élargie aux employés de l'État. Elle n'est ni pensionnable ni ne peut être maintenue en faveur de son bénéficiaire lorsque celui-ci n'exerce plus les fonctions de contrôleur aérien.

Les auteurs justifient cet élargissement de la prime d'examineur au profit des employés de l'État, qui relève du choix politique, de la manière suivante : « C'est grâce à l'engagement des contrôleurs expérimentés que les 'nouveaux' peuvent acquérir le savoir-faire pour exercer pleinement leur métier. Aucun contrôleur ne peut être obligé de prendre cette responsabilité supplémentaire, qui reste pourtant nécessaire pour la formation des nouveaux contrôleurs. Ainsi pour prendre en compte cet engagement volontaire des contrôleurs, une prime non pensionnable d'examineur de 15 points indiciaires est créée. »

L'amendement sous revue n'appelle pas d'autre observation.

#### *Amendements 4 et 5*

Les amendements sous revue prennent en compte les observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019 et n'appellent pas d'observation.

#### *Amendement 6*

L'amendement sous revue vise à introduire dans la loi en projet deux articles portant respectivement les numéros 7 et 8 nouveaux, relatifs aux dispositions transitoires et à la mise en vigueur.

La loi précitée du 16 août 2010, telle que modifiée<sup>3</sup>, n'applique la prime aéronautique qu'aux fonctionnaires. La loi en projet sous examen, en visant les « agents » contrôleurs aériens, entend s'assurer que les employés de l'État puissent également en bénéficier. Les contrôleurs aériens employés de l'État recevront donc à compter de l'entrée en vigueur de la loi en projet les mêmes primes que celles applicables aux contrôleurs aériens ayant le statut de fonctionnaire.

<sup>2</sup> Doc. parl. 6461<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> 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.

Dans un souci d'équité entre les contrôleurs aériens ayant bénéficié de la prime en raison de leur statut de fonctionnaire et les contrôleurs aériens n'en ayant pas bénéficié en raison de leur statut d'employé, l'amendement propose d'octroyer une prime temporaire aux employés de l'État pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et l'entrée en vigueur de la loi. Les auteurs indiquent au commentaire de l'amendement sous revue que c'est en effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 que des contrôleurs aériens ayant le statut d'employé ont été recrutés.

Aux fins d'une meilleure intelligibilité du texte proposé, il conviendrait de libeller l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, comme suit :

« Les employés de l'État chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne et recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 ou de leur entrée en service si celle-ci est postérieure jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes [...] »

En outre, le Conseil d'État donne à considérer qu'il est superfétatoire de prévoir expressément au paragraphe 1<sup>er</sup> que la valeur du point indiciaire pour les primes temporaires est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1<sup>o</sup>, de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

L'amendement n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

\*

## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

### *Amendement 3*

À l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, dans sa teneur amendée, l'énumération sous forme de puces est à remplacer par une énumération sous forme de numérotation simple (1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>,...). En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions des puces opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Cette observation vaut également pour ce qui concerne le paragraphe 5.

À l'article 4, paragraphes 3 et 4, dans sa teneur amendée, les termes « Les primes allouées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 » sont à remplacer par les termes « Les primes visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 ».

À l'article 4, paragraphe 5, dans sa teneur amendée, le recours à la forme « et/ou », que l'on peut généralement remplacer par « ou », est à éviter. Par ailleurs, les nombres d'années de service sont à rédiger en toutes lettres.

Toujours à l'article 4, paragraphe 5, il y a lieu de remplacer le verbe « échelonner », déjà utilisé dans un autre sens au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, par le verbe « déterminer ».

### *Amendement 6*

À l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, nouveau, il est signalé que les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>,...), elles-mêmes éventuellement subdivisées en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c),...), sont utilisées pour caractériser des énumérations.

À l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre a), point iii), nouveau, il n'est pas indiqué de faire figurer des abréviations ou de mettre des termes ou des références entre parenthèses dans le dispositif.

À l'article 7, paragraphe 2, nouveau, il y a lieu d'écrire « Société nationale des chemins de fer luxembourgeois » avec une majuscule au premier substantif seulement.

À l'article 8, nouveau, le terme « produira » est à remplacer par le terme « produit ».

### *Texte coordonné*

Les guillemets ouvrants précédant l'article 7 et les guillemets fermants figurant *in fine* du libellé de l'article 8 sont à supprimer.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 13 octobre 2020.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Agy DURDU

7344/04

N° 7344<sup>4</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

**relative aux licences des contrôleurs  
de la circulation aérienne et aux prestataires  
de service de navigation aérienne**

\* \* \*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
<i>Amendement gouvernemental</i>	
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (20.1.2021).....	1
2) Texte de l'amendement gouvernemental.....	2
3) Texte coordonné du projet de loi.....	3

\*

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

(20.1.2021)

Monsieur le Président,

À la demande du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, j'ai l'honneur de vous saisir d'un amendement gouvernemental relatif au projet de loi sous rubrique.

À cet effet, je joins en annexe le texte de l'amendement unique avec un commentaire, ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi élargé tenant compte dudit amendement.

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

*Le Ministre aux Relations  
avec le Parlement,*  
Marc HANSEN

\*

## TEXTE DE L'AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL

### I. Note introductive

Le Conseil d'Etat a formulé une opposition formelle dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020. Les auteurs du projet de loi ont tenu compte des recommandations faites par le Conseil d'Etat et remédié à tous les points de critique exprimés par la Haute Corporation dans son avis.

Les autres observations du Conseil d'Etat concernant la légistique du texte ont également été prises en compte.

Les amendements à intégrer au texte se présentent donc comme suit :

### II. Amendement et modifications de texte

#### *Amendement unique*

Dans le projet de loi sous rubrique l'article 4, paragraphe 5 est modifié comme suit :

#### **Art. 4. Primes des contrôleurs aériens**

(...)

(5) En cas de perte de licence pour des raisons médicales ~~et/ou~~ opérationnelles dûment constatées, l'allocation de la prime aéronautique est maintenue et ~~échelonnée~~ déterminée comme suit :

- 1° 40 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre ~~15~~ quinze et ~~20~~ vingt années de service sous licence de contrôleur aérien ;
- 2° 60 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre ~~21~~ vingt et ~~un~~ et ~~25~~ vingt-cinq années de service sous licence de contrôleur aérien ; et
- 3° 75 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a plus de ~~25~~ vingt-cinq années de service sous licence de contrôleur aérien.

Le calcul des années de service débute à la date d'obtention de la licence de contrôleur aérien. Pour les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien recrutés auprès de l'Administration de la navigation aérienne avant l'introduction des licences de contrôleurs aériens en 2011, le calcul des années de service débute à la date de nomination définitive.

Pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique tel que prévu par le présent paragraphe, l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne ~~sur des postes déterminés~~ **au sein du département certification ou au sein du département de la circulation aérienne** ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile.

#### *Motivation 1*

Le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire susmentionné soulève que le défaut de précision de la notion de « postes déterminés » est source d'insécurité juridique, et émet une opposition formelle à l'égard de cette notion.

Rappelons que ce dispositif exceptionnel de maintien d'une partie de la prime aéronautique doit permettre de valoriser l'expérience du contrôleur, qui médicalement ne peut plus exercer son métier, au sein de son administration ou de la Direction de l'aviation civile.

Cette expérience spécifique ne peut servir que dans certains départements de l'administration et il y a lieu de les énumérer limitativement dans le cadre du projet sous rubrique. Cette façon de procéder permet d'encadrer les possibilités d'affectation du contrôleur, et donc de s'assurer que le travail effectué par celui-ci justifie le maintien de la prime, tout en laissant une certaine latitude au chef d'administration pour lui permettre de gérer ses services en fonction de leur besoin.

Ainsi, même si le contrôleur ne peut plus exercer des missions opérationnelles dans le département de la circulation aérienne, son expérience pourrait être mise au service des missions de planification et d'étude dont est chargé ce département.

Il en va de même du département certification qui s'assure du maintien des certifications de l'administration, en particulier celle de prestataire de services de navigation aérienne. Les connaissances d'un contrôleur aérien pourraient être un atout pour remplir les missions de ce département.

De plus, un certain nombre d'observations légistiques du Conseil d'Etat sont prises en compte.

## TEXTE COORDONNE DU PROJET DE LOI

Souligné /Supprimé = Propositions du CE

**Gras** = Amendement

### Art. 1<sup>er</sup>. Autorité nationale compétente

La Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour la certification et la supervision des personnes et organismes visés par le règlement (UE) n° 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n°805/2011 de la Commission, ci-après « règlement (UE) n°2015/340 ».

### Art. 2. Définitions

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

- 1° « audit » : un examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires ;
- 2° « licence » : un document délivré et approuvé en application du règlement (UE) n° 2015/340 et autorisant son titulaire légal à exercer les privilèges octroyés par les qualifications et mentions y figurant;
- 3° « ministre » : le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions ;
- 4° « supervision continue » : les 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.

### Art. 3. Recours en réformation

Contre les décisions prises par la DAC, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

Les décisions prises par la DAC prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. Cette notification s'effectue par voie postale 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.

### Art. 4. Primes des contrôleurs aériens

(1) Une prime aéronautique mensuelle pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne.

L'allocation de cette prime est échelonnée comme suit :

- 1. allocation de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien stagiaire; et
- 2. majoration de la prime de 45 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien.

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1°, 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.

(2) Une prime d'examineur de 15 points indiciaires mensuelle non pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne à partir du premier jour du mois suivant l'inscription d'une des mentions d'évaluateur ou d'examineur sur leur licence.

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.

(3) Les primes ~~allouées en vertu des~~ visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont calculées proportionnellement au degré de la tâche des agents.

(4) Les primes ~~allouées en vertu des~~ visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont allouées par décision du ministre, sur proposition du Directeur de l'Administration de la navigation aérienne.

(5) En cas de perte de licence pour des raisons médicales ~~et/ou~~ opérationnelles dûment constatées, l'allocation de la prime aéronautique est maintenue et ~~échelonnée~~ déterminée comme suit :

- 1° 40 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 15 quinze et 20 vingt années de service sous licence de contrôleur aérien ;
- 2° 60 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 21 vingt et un et 25 vingt-cinq années de service sous licence de contrôleur aérien ; et
- 3° 75 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a plus de 25 vingt-cinq années de service sous licence de contrôleur aérien.

Le calcul des années de service débute à la date d'obtention de la licence de contrôleur aérien. Pour les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien recrutés auprès de l'Administration de la navigation aérienne avant l'introduction des licences de contrôleurs aériens en 2011, le calcul des années de service débute à la date de nomination définitive.

Pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique tel que prévu par le présent paragraphe, l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne ~~sur des postes déterminés au sein du département certification ou au sein du département de la circulation aérienne~~ ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile.

#### **Art. 5. Dispositions administratives pour les prestataires de services de navigation aérienne**

(1) 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 DAC 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 DAC.

(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 DAC 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 mesures prises par le ministre en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> à 6 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

#### **Art. 6. Disposition abrogatoire**

La loi modifiée 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 abrogée.

#### **Art. 7. Dispositions transitoires**

(1) Les employés de l'Etat chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, et recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période ~~située entre soit le~~ à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 soit ou de leur entrée en service si cette dernière celle-ci est postérieure au ~~1<sup>er</sup> janvier 2019~~ et jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes :

- a) 1<sup>o</sup> une prime de formation aéronautique mensuelle non pensionnable dont l'allocation est échelonnée comme suit :
  - i. a) allocation d'une prime de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien ;
  - ii. b) majoration de la prime de 15 points indiciaires après avoir réussi la formation au poste d'évaluateur ou d'examineur ; et
  - iii. c) nouvelle majoration de la prime de 15 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une deuxième qualification (TWR ou APP) portée sur la licence de contrôleur aérien.
- b) 2<sup>o</sup> une prime médicale mensuelle non pensionnable de 30 points indiciaires.

~~La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2<sup>o</sup>, 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.~~

(2) Pour les agents tombant sous le champ d'application de la loi modifiée du 25 mars 2015 instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'Etat et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois, la prime aéronautique est prise en compte pour la détermination du dernier traitement pensionnable à raison d'un soixantième par mois de service presté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

#### **Art. 8. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception de l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> qui ~~produira~~ produit ses effets au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7344/05

N° 7344<sup>5</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

---

---

**PROJET DE LOI****relative aux licences des contrôleurs  
de la circulation aérienne et aux prestataires  
de service de navigation aérienne**

\* \* \*

**DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(9.3.2021)

Par dépêche du 20 janvier 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a saisi le Conseil d'État d'un amendement gouvernemental au projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

L'amendement gouvernemental était accompagné d'une note introductive, d'un commentaire ainsi que d'une version coordonnée du projet de loi sous rubrique, tenant compte de cet amendement.

\*

**EXAMEN DE L'AMENDEMENT UNIQUE**

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020 sur le projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne, le Conseil d'État avait demandé aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de préciser la notion de « postes déterminés » auprès de l'Administration de la navigation aérienne auxquels l'agent qui bénéficie du maintien de la prime aéronautique reste affecté.

L'article 4, paragraphe 5, alinéa 3, dans sa teneur amendée, prévoit désormais l'affectation de l'agent à l'un de deux départements précis de l'Administration de la navigation aérienne, permettant ainsi au Conseil d'État de lever son opposition formelle y relative. Ce dernier demande toutefois aux auteurs de désigner le « département de la circulation aérienne » en employant la terminologie de mise en la matière, pour écrire « département du contrôle de la circulation aérienne ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 9 mars 2021.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7344/06

**N° 7344<sup>6</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI****relative aux licences des contrôleurs  
de la circulation aérienne et aux prestataires  
de service de navigation aérienne**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE  
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(1.4.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, M. David WAGNER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 16 juillet 2018 par Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière, ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives et réglementaires sur l'égalité des femmes et des hommes.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 15 février 2019.

Des amendements gouvernementaux ont été déposés en date du 8 juin 2020.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 13 octobre 2020.

Un nouvel amendement gouvernemental a été déposé le 20 janvier 2021.

Le Conseil d'État a émis un deuxième avis complémentaire en date du 9 mars 2021.

Lors de sa réunion du 18 mars 2021, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que les avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, M. Carlo BACK, Président de la Commission, a été désigné comme Rapporteur.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 1<sup>er</sup> avril 2021.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi intervient dans le cadre des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des prestataires de services de navigation aérienne. Cette matière est régie au niveau européen par le règlement (UE) n°2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil,

modifiant le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n°805/2011 de la Commission.

Le règlement (UE) n°2015/340 susmentionné établit des règles détaillées relatives :

- aux conditions de délivrance, de suspension et de retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ainsi que des qualifications et mentions associées ;
- aux conditions pour l'octroi, la restriction, la suspension et le retrait d'une attestation médicale aux contrôleurs de la circulation aérienne ;
- à la certification des examinateurs aéromédicaux et des centres aéromédicaux pour les contrôleurs de la circulation aérienne ;
- à la certification des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- aux conditions de validation, de prorogation, de renouvellement et d'utilisation de ces licences, qualifications, mentions et certificats.

Un règlement européen étant d'application directe dans la législation luxembourgeoise, il ne reste qu'à fixer au niveau national les dispositions résiduelles relevant de la compétence nationale ou nécessitant des mesures d'exécution au niveau national. Le présent texte est donc nécessaire afin de permettre l'application entière au niveau national du règlement (UE) n°2015/340.

Ces dispositions à mettre en œuvre relèvent des domaines réservés à la loi par la Constitution, et doivent ainsi être reprises dans une loi nationale formelle. Parallèlement à cette loi, un règlement grand-ducal reprenant certaines dispositions d'exécution est prévu.

Le présent projet de loi comprend des dispositions relatives à la désignation de l'autorité nationale compétente en matière de certification et de supervision des personnes et organismes visés par le règlement (UE) n°2015/340 susmentionné, à la possibilité d'un recours en réformation, à certaines infractions et aux sanctions administratives y afférant – avec des amendes se situant entre 1.250 et 10.000 euros – prévues à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des obligations européennes relatives à la sécurité aérienne.

Le projet de loi désigne la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », comme étant l'autorité nationale compétente au sens du règlement (UE) n°2015/340. De ce fait, la DAC se voit investie des responsabilités de certification et de supervision résultant du règlement (UE) n°2015/340, et notamment du pouvoir de délivrer des licences aux contrôleurs aériens, mais également du pouvoir de retirer et de suspendre ces licences.

La loi modifiée 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 étant devenu sans objet suite à l'abrogation de la directive 2006/23/CE, elle est également abrogée par le présent projet de loi.

Enfin, en guise de volet purement national, le projet de loi contient également des dispositions concernant l'introduction de primes applicables aux contrôleurs aériens. En effet, l'article 4, dans sa version amendée, introduit deux primes en faveur des contrôleurs aériens. Il s'agit d'une prime pensionnable, dite « prime aéronautique » et d'une prime non pensionnable, dite « prime d'examineur ». Le libellé initial de cet article fut modifié par amendement pour tenir compte des négociations avec les représentations des contrôleurs aériens afin de revaloriser leur carrière.

\*

### **III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

#### **Avis du Conseil d'Etat (12.2.2019)**

Dans ses considérations générales, le Conseil d'Etat rappelle qu'un règlement européen est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre. L'applicabilité directe d'un règlement exige que son application en faveur ou à la charge des sujets de droit se réalise sans aucune mesure nationale, sauf si le règlement en cause laisse le soin aux Etats membres de prendre eux-mêmes les mesures législatives, réglementaires, administratives et financières nécessaires pour que les dispositions dudit règlement puissent être effectivement appliquées. Si le règlement en cause laisse le soin aux Etats membres de prendre eux-mêmes les mesures législatives, réglementaires, administra-

tives et financières nécessaires pour que les dispositions dudit règlement puissent être effectivement appliquées, ils ne doivent toutefois pas, selon la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, entraver l'applicabilité directe du règlement ni en dissimuler la nature européenne.

Le règlement (UE) n°2015/340 délimite précisément les pouvoirs des autorités compétentes que les États membres doivent désigner. Il en résulte que les autorités compétentes désignées par les États membres se voient, du seul fait de cette désignation, directement investies des pouvoirs que leur confie le règlement et dans les limites que celui-ci fixe. Lorsqu'un règlement européen confie à l'autorité nationale compétente un pouvoir d'appréciation, le législateur national ne peut modifier la décision du législateur européen et ne peut, à titre de règle générale, ni étendre ni restreindre ce pouvoir au risque d'entraver l'applicabilité directe du règlement.

Dans la suite de ses considérations générales, le Conseil d'État a émis toute une série d'oppositions formelles par rapport à l'article 2 et a exigé, pour cause d'entrave à l'applicabilité directe des règlements européens, la suppression de plusieurs définitions nationales de concepts qui sont déjà définis au niveau européen.

Il en va de même des cas et des effets de la suspension et du retrait des licences, qualifications et mentions qui sont réglés de manière précise par les annexes du règlement (UE) n°2015/340, dispositions qui ne demandent pas d'intervention législative de mise en œuvre des États membres autres que la désignation de l'autorité compétente. Des oppositions formelles visent donc également le maintien des paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5 et 7 de l'article 3.

Au niveau de l'article 4, qui prévoit l'octroi d'une prime de formation aéronautique en faveur des agents de l'Administration de la navigation aérienne, le Conseil d'État constate que les modalités d'octroi sont correctement fixées, mais que la loi en projet omet de fixer le montant maximum des primes, fixation qui est pourtant nécessaire en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Enfin, la dernière remarque du Conseil d'État vise l'article 5, qui reprend de manière littérale le dispositif sur les sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne de la loi précitée du 16 août 2010. La Haute Corporation rappelle qu'elle a déjà formulé, de par le passé, plusieurs fois des observations au sujet de cet article, 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 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* ».

#### **Avis complémentaire du Conseil d'Etat (13.10.2020)**

La Haute Corporation constate que les amendements gouvernementaux du 8 juin 2020 visent à répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis relatif au projet de loi sous rubrique et qu'ils visent de plus à introduire une prime en faveur des agents chargés des fonctions de contrôleur aérien ainsi qu'une prime additionnelle pour les agents ayant les fonctions d'évaluateur ou d'examineur inscrites sur leurs licences.

Tandis que le Conseil d'État se voit en mesure de lever ses oppositions formelles à l'égard des articles 2 et 3, ceci n'est pas le cas pour l'article 4 relatif aux primes. Pour ce qui est du maintien de la nouvelle prime aéronautique en faveur de bénéficiaires qui n'exercent plus la fonction de contrôleur aérien, ceux-ci doivent – pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique – « *rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne sur des postes déterminés ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile* ». Le défaut de précision de la notion de « postes déterminés » étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'État est amené à émettre une opposition formelle à l'égard de cette notion.

#### **2e Avis complémentaire du Conseil d'Etat (9 mars 2021)**

Le Conseil d'État avait demandé aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de préciser la notion de « postes déterminés » auprès de l'Administration de la navigation aérienne auxquels l'agent qui bénéficie du maintien de la prime aéronautique reste affecté.

L'article 4, paragraphe 5, alinéa 3, prévoyant désormais l'affectation de l'agent à l'un de deux départements précis de l'Administration de la navigation aérienne, le Conseil d'État a été en mesure de lever son opposition formelle y relative en suggérant toutefois aux auteurs de désigner le « département de la circulation aérienne » en employant la terminologie de mise en la matière, pour écrire « département du contrôle de la circulation aérienne ».

\*

#### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> désigne la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », comme étant l'autorité nationale compétente au sens du règlement (UE) n°2015/340.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019.

La commission parlementaire n'a pas non plus d'observations à faire.

##### *Article 2*

L'article 2 comprend les définitions des termes utilisés dans la loi.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 15 février 2019 que certains concepts définis dans le projet de loi se trouvent déjà définis au niveau européen. Dès lors les définitions nationales sont une entrave à l'applicabilité directe du règlement (UE) n°2015/340. Aussi les points a), c), d), f), g), h), et j) sont à supprimer sous peine d'opposition formelle.

Par amendement gouvernemental, il a été fait droit aux remarques du Conseil d'État et les définitions en cause ont été supprimées.

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État a constaté que l'amendement supprime les définitions en question et permet ainsi à la Haute Corporation de lever les oppositions formelles y relatives. L'amendement supprime, par ailleurs, les définitions figurant à l'article 2, lettres d) et j), conformément à sa demande formulée en ce sens, au vu du caractère superfétatoire des définitions en question.

##### *Article 3*

L'article 3 reprend au niveau national les conditions pour la suspension et le retrait des licences, qualifications et mentions prévues par le règlement (UE) n°2015/340.

Dans son avis du 15 février 2019 le Conseil d'État estime que les cas ainsi que les effets de la suspension et du retrait des licences, qualifications et mentions sont réglés de manière précise par le règlement (UE) n°2015/340. Le Conseil d'État rappelle que l'applicabilité directe d'un règlement exige que son application se réalise sans aucune mesure nationale, sauf si le règlement laisse le soin aux États membres de prendre des mesures nécessaires pour que les dispositions dudit règlement puissent effectivement être appliquées. Le règlement (UE) n°2015/340 ne prévoyant pas que les autorités nationales puissent prendre des mesures nationales pour la mise en œuvre, autre que la nomination d'une autorité compétente, les paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5 et 7 de l'article 3 doivent être supprimés sous peine d'opposition formelle.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, les paragraphes en cause ont été supprimés par amendement gouvernemental.

Dans son avis complémentaire du Conseil d'État du 13 octobre 2020, ce dernier a constaté que l'amendement a supprimé les dispositions en question, permettant ainsi au Conseil d'État de lever les oppositions formelles y relatives.

##### *Article 4*

L'article 4 prévoit l'octroi en faveur des agents de l'Administration de la navigation aérienne d'une prime de formation aéronautique dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État note dans son avis du 15 février 2019 que les primes récurrentes constituent des charges grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice, ce qui requiert que les modalités d'octroi et le montant maximum de ces primes soient fixés par la loi, en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Le Conseil d'État constate que les modalités d'octroi sont correctement fixées à l'alinéa 2 de l'article sous revue, mais que la loi en projet omet de fixer le montant maximum, ce à quoi il doit s'opposer de manière formelle.

Par amendement gouvernemental, l'article 4 est remplacé par un nouvel article 4 libellé comme suit :

**« Art. 4. Primes des contrôleurs aériens**

**(1) Une prime aéronautique mensuelle pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne.**

**L'allocation de cette prime est échelonnée comme suit :**

- **allocation de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien stagiaire ; et**
- **majoration de la prime de 45 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien.**

**La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1°, 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.**

**(2) Une prime d'examineur de 15 points indiciaires mensuelle non pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne à partir du premier jour du mois suivant l'inscription d'une des mentions d'évaluateur ou d'examineur sur leur licence.**

**La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.**

**(3) Les primes allouées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont calculées proportionnellement au degré de la tâche des agents.**

**(4) Les primes allouées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont allouées par décision du ministre, sur proposition du Directeur de l'Administration de la navigation aérienne.**

**(5) En cas de perte de licence pour des raisons médicales et/ou opérationnelles dûment constatées, l'allocation de la prime aéronautique est maintenue et échelonnée comme suit :**

- **40 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 15 et 20 années de service sous licence de contrôleur aérien ;**
- **60 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 21 et 25 années de service sous licence de contrôleur aérien ; et**
- **75 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a plus de 25 années de service sous licence de contrôleur aérien.**

**Le calcul des années de service débute à la date d'obtention de la licence de contrôleur aérien. Pour les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien recrutés auprès de l'Administration de la navigation aérienne avant l'introduction des licences de contrôleurs aériens en 2011, le calcul des années de service débute à la date de nomination définitive.**

**Pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique tel que prévu par le présent paragraphe, l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne sur des postes déterminés ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile. »**

Il ressort des amendements gouvernementaux que le libellé initial de cet article est modifié pour tenir compte des négociations avec les représentations des contrôleurs aériens afin de revaloriser leur carrière.

En effet, afin de pouvoir exercer, le contrôleur aérien doit posséder une licence. Celle-ci lui est délivrée au Luxembourg par la Direction de l'Aviation Civile (DAC) selon des critères précis relevant de la réglementation nationale, européenne (UE, EASA) et internationale (OACI). La formation de base du contrôleur aérien comprend deux phases :

1. « Initial Training » : avec le « basic training », phase théorique qui permet au candidat de se familiariser avec l'aéronautique et son futur environnement de travail, et le « rating training », phase de

formation proprement dite, pendant laquelle le candidat se spécialise en contrôleur aérien tour ou approche ;

2. « Unit Training » : permet au candidat d'exercer sous la supervision d'un OJTI (On the Job Training Instructor). À l'issue de cette seconde phase le candidat obtient sa licence européenne de contrôleur aérien.

En plus de cette formation, pour obtenir et garder cette licence, le candidat doit démontrer un niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise satisfaisant (niveaux requis sont fixés par réglementation). Les candidats doivent également suivre un plan de formation tel qu'agréé par la Direction de l'aviation civile et des cours de mise à jour sont obligatoires tous les trois ans (« refresher training »).

Pour ces raisons, dès 2009, année de la transposition de la directive 2006/23/CE concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, des discussions furent entamées entre les représentations du personnel du contrôle aérien et le Ministre des Transports afin de tenir compte des exigences règlementaires et de déterminer les possibilités d'amélioration de la carrière concernée. Ces discussions aboutirent en 2011 à la création d'une prime de formation non pensionnable au profit 5 des fonctionnaires exerçant le métier de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne (ci-après « ANA »).

En plus de ces obligations liées à la formation, pour pouvoir exercer, le contrôleur doit posséder une licence. La délivrance de cette licence nécessite au préalable l'obtention d'une attestation médicale, certifiant les capacités physiques et mentales nécessaires à l'exercice des fonctions de contrôleur aérien. Ces attestations médicales sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique (SMA) auprès de la Direction de l'Aviation Civile, le choix du médecin étant limité à la liste des médecins examinateurs (MEA) agréés.

Les attestations médicales sont valides pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la date de l'examen médical jusqu'à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne atteignent l'âge de 40 ans, et pour une durée de douze mois au-delà de cet âge. L'attestation médicale peut être retirée à tout moment si l'état de santé du détenteur l'exige, entraînant le retrait immédiat de la licence du contrôleur aérien et donc l'impossibilité pour l'agent d'exercer son métier.

Les contraintes que sont une formation longue et exigeante ainsi qu'un suivi médical rigoureux, portent préjudice en termes d'attractivité à la carrière du contrôleur aérien par rapport aux autres carrières de la catégorie de traitement B. L'ANA rencontre des difficultés de recrutement, et pour maintenir un contrôle aérien efficace à Luxembourg, il est important d'augmenter l'attractivité de la carrière, et ceci surtout en début de carrière.

Afin de tenir compte de ces contraintes, l'octroi d'une prime aéronautique pensionnable de 75 points indiciaires a été retenu. Cette dernière prend en compte les deux volets contraignants que sont la formation et les aptitudes médicales. Ainsi un contrôleur aérien, dès l'obtention de sa licence lui permettant d'exercer sous la supervision d'un OJTI, se verra octroyer une prime de 30 points indiciaires. Cela permet de prendre en compte la double contrainte liée au métier de contrôleur aérien dès l'entrée en service de l'agent. Cette prime aéronautique est échelonnée pour prendre en compte l'acquis qui permet à un contrôleur d'exercer son métier de manière autonome.

Le premier point fixe le principe de l'octroi d'une prime de 30 points indiciaires dès l'obtention d'une licence de stagiaire, c'est-à-dire après la fin de la période de formation initiale.

Dès l'obtention d'une licence de contrôleur aérien, c'est-à-dire après la seconde phase de formation, où le contrôleur exerce sous la supervision d'un examinateur, le contrôleur se verra octroyer une prime de 45 points indiciaires.

La formation de nouveaux contrôleurs aériens est basée en grande partie sur la pratique où un examinateur surveille le travail des stagiaires. C'est grâce à l'engagement des contrôleurs expérimentés que les « nouveaux » peuvent acquérir le savoir-faire pour exercer pleinement leur métier. Aucun contrôleur ne peut être obligé de prendre cette responsabilité supplémentaire, qui reste pourtant nécessaire pour la formation des nouveaux contrôleurs. Ainsi, pour prendre en compte cet engagement volontaire des contrôleurs, une prime non pensionnable d'examineur de 15 points indiciaires est créée.

La prime de formation telle qu'elle existe actuellement n'est allouée qu'aux fonctionnaires. Suivant le nouveau mécanisme, la prime réduite pourra être allouée à tout agent de l'ANA exerçant le métier de contrôleur aérien, quel que soit son statut (fonctionnaire ou employé).

Le contrôleur aérien est dans une situation particulière où il peut se voir retirer sa licence sur décision médicale et/ou opérationnelles indépendantes de sa volonté, qui *de facto* l'empêchent d'exercer son métier. Ce cas de figure est pris en compte par certains pays européens en mettant en place un dispositif « perte de licence » pour raisons médicales et/ou opérationnelles indépendantes de la volonté de l'agent. Ce dispositif maintient une partie de la prime aéronautique au profit du contrôleur qui médicalement ne peut plus exercer son métier, mais qui peut valoriser son expérience au sein de son administration ou de la Direction de l'aviation civile. Auprès de l'ANA, l'expérience de ces agents pourrait être utile notamment au sein des services certification ou aérodrome, tels que fixé par l'organigramme de l'ANA. Suivant le règlement grand-ducal du 29 janvier 2019 déterminant l'organisation de l'Administration de la navigation aérienne, le département certification de l'ANA regroupe ces compétences. Ce dispositif « perte de licence » permet d'assurer une certaine garantie de stabilité à cette carrière et d'augmenter ainsi son attractivité.

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État a constaté que l'intitulé de l'article a été changé ; les termes « Rémunération des contrôleurs aériens » ayant été remplacés par ceux de « Primes des contrôleurs aériens ».

L'article 4, dans sa version amendée, introduit deux primes en faveur des contrôleurs aériens. Il s'agit d'une prime pensionnable, dite « prime aéronautique » (paragraphe 1<sup>er</sup>) et d'une prime non pensionnable, dite « prime d'examineur » (paragraphe 2).

D'après le commentaire de l'amendement, l'introduction des primes en question et leur configuration relèvent du choix politique des auteurs, lequel le Conseil d'État n'entend pas commenter.

Étant donné que désormais tous les paramètres des primes en question figurent dans la loi en projet, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019 à l'égard de l'article 4 du projet de loi initial n'a plus lieu d'être et peut être levée.

Les deux nouvelles primes appellent de la part du Conseil d'État les observations qui suivent.

#### *Quant à la prime aéronautique*

À l'heure actuelle, il existe déjà, en faveur des contrôleurs aériens, une prime, non pensionnable, dite « prime de formation aéronautique ». Cette prime a été créée par le règlement grand-ducal du 30 juillet 2011 portant introduction d'une prime de formation aéronautique au profit des fonctionnaires exerçant le métier de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, ledit règlement grand-ducal tirant sa base légale de l'article 10 de la loi précitée du 16 août 2010. Le montant maximal de la prime de formation aéronautique, actuellement en vigueur, s'élève à 60 points indiciaires. L'échelonnement de la nouvelle prime aéronautique est très comparable.

La configuration de la nouvelle prime dénote toutefois trois différences majeures par rapport à la configuration de la prime de formation aéronautique de 2011, actuellement en vigueur.

En premier lieu, le cercle des bénéficiaires de la nouvelle prime aéronautique est élargi à tous les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, y compris les employés de l'État, tandis que la prime de formation aéronautique, actuellement en vigueur, est réservée aux seuls fonctionnaires.

En deuxième lieu, la nouvelle prime aéronautique devient pensionnable.

En troisième lieu, la nouvelle prime aéronautique est maintenue sous certaines conditions à son bénéficiaire, même lorsque celui-ci ne remplit plus les fonctions de contrôleur aérien.

Sans vouloir commenter les choix politiques qui sont sous-jacents à la configuration de la nouvelle prime aéronautique, le Conseil d'État voudrait exprimer les observations qui suivent.

En ce qui concerne le caractère pensionnable de certaines primes déterminées, le Conseil d'État aurait souhaité, dans un souci de transparence, qu'il eût été procédé à un inventaire détaillé et complet de tous les éléments pensionnables et à l'élaboration d'un vrai « critère de pensionnabilité » qui permettrait, dans l'ensemble de la fonction publique, de décider, pour tout élément du traitement ou du salaire, si un élément donné est pensionnable ou non. Le Conseil d'État renvoie, à cet égard, à son avis du 21 janvier 2014 relatif au projet de loi instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'État et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois.

Pour ce qui est du maintien de la nouvelle prime aéronautique en faveur des bénéficiaires qui n'exercent plus la fonction de contrôleur aérien (paragraphe 5), le Conseil d'État voudrait relever qu'en

règle générale, les primes sont liées à l'exercice d'une charge exceptionnelle, à l'exposition à un risque majeur ou à la sujétion à une contrainte extraordinaire. Le droit à la prime s'éteint généralement lorsque les causes qui ont justifié son octroi viennent à disparaître.

Plus substantiellement, pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique, « l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne sur des postes déterminés ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile ». À cet égard, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il y a lieu d'entendre par « postes déterminés ». Qui, en effet, détermine les postes en question ? Si ces postes sont déterminés de manière limitative et qu'ils sont tous occupés, qu'en sera-t-il du maintien de la prime de l'agent qui remplit les autres conditions du maintien, mais pour lequel aucun « poste déterminé » n'est libre ? Le défaut de précision de la notion de « postes déterminés » étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'État est amené à émettre une opposition formelle à l'égard de cette notion. Il s'interroge par ailleurs sur la plus-value de la notion de « postes déterminés ».

#### *Quant à la prime d'examineur*

La prime d'examineur, déjà prise en compte dans l'échelonnement de la prime de formation aéronautique prévue par le règlement grand-ducal précité du 30 juillet 2011, est élargie aux employés de l'État. Elle n'est ni pensionnable ni ne peut être maintenue en faveur de son bénéficiaire lorsque celui-ci n'exerce plus les fonctions de contrôleur aérien.

Cet élargissement de la prime d'examineur au profit des employés de l'État, qui relève du choix politique, est justifié de la manière suivante : « C'est grâce à l'engagement des contrôleurs expérimentés que les 'nouveaux' peuvent acquérir le savoir-faire pour exercer pleinement leur métier. Aucun contrôleur ne peut être obligé de prendre cette responsabilité supplémentaire, qui reste pourtant nécessaire pour la formation des nouveaux contrôleurs. Ainsi pour prendre en compte cet engagement volontaire des contrôleurs, une prime non pensionnable d'examineur de 15 points indiciaires est créée. »

L'amendement n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

Le Conseil d'État ayant estimé dans son avis complémentaire que le défaut de précision de la notion de « postes déterminés » est source d'insécurité juridique et ayant par conséquent émis une opposition formelle à l'égard de cette notion, il est proposé de remplacer par un amendement gouvernemental les termes « sur des postes déterminés » par « au sein du département certification ou au sein du département de la circulation aérienne ».

Il est rappelé que ce dispositif exceptionnel de maintien d'une partie de la prime aéronautique doit permettre de valoriser l'expérience du contrôleur, qui médicalement ne peut plus exercer son métier, au sein de son administration ou de la Direction de l'aviation civile. Cette expérience spécifique ne peut servir que dans certains départements de l'administration et il y a lieu de les énumérer limitativement dans le cadre du projet de loi. Cette façon de procéder permet d'encadrer les possibilités d'affectation du contrôleur, et donc de s'assurer que le travail effectué par celui-ci justifie le maintien de la prime, tout en laissant une certaine latitude au chef d'administration pour lui permettre de gérer ses services en fonction de leur besoin.

Ainsi, même si le contrôleur ne peut plus exercer des missions opérationnelles dans le département de la circulation aérienne, son expérience pourrait être mise au service des missions de planification et d'étude dont est chargé ce département.

Il en va de même du département certification qui s'assure du maintien des certifications de l'administration, en particulier celle de prestataire de services de navigation aérienne. Les connaissances d'un contrôleur aérien pourraient être un atout pour remplir les missions de ce département.

Dans son deuxième avis complémentaire du 9 mars 2021, le Conseil d'État constate que l'article 4, paragraphe 5, alinéa 3, dans sa teneur amendée, prévoit désormais l'affectation de l'agent à l'un de deux départements précis de l'Administration de la navigation aérienne. Ceci permet ainsi au Conseil d'État de lever son opposition formelle y relative. Ce dernier demande toutefois aux auteurs de désigner le « département de la circulation aérienne » en employant la terminologie de mise en la matière, pour écrire « département du contrôle de la circulation aérienne ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

#### *Article 5*

L'article 5 reprend l'article 11 de la loi modifiée 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 fixe les sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne.

Le Conseil d'État constate dans son avis du 15 février 2019 avoir déjà formulé à trois reprises ses observations au sujet de cet article, deux fois lors de la procédure d'adoption de la loi précitée du 16 août 2010 et une fois lors de l'adoption de la loi du 14 mars 2017 modifiant la loi précitée du 16 août 2010.

Il réitère une nouvelle fois ses remarques<sup>1</sup> concernant le fait que le système de sanctions administratives prévues n'est pas envisageable, alors qu'une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration. Le Conseil d'État aurait préféré un régime de sanctions disciplinaires.

Il ressort des amendements gouvernementaux que 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.

Lors d'un audit en septembre 2013, l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a relevé 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, ce qui constitue une non-conformité du Luxembourg par rapport à la législation européenne et internationale.

Afin de régulariser cette situation de non-conformité, des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne avaient été fixées par voie législative.

Les dispositions existantes de l'article 11 seront reprises dans le nouvel article 5 du projet de loi afin de maintenir la conformité à la réglementation européenne en la matière.

Dans son avis complémentaire du Conseil d'État du 13 octobre 2020, ce dernier a constaté que l'amendement prend en compte les observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019 et n'appelle pas d'observation.

#### *Article 6*

L'article 6 abroge la loi du 16 août 2010.

L'article sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019.

Par amendement gouvernemental, il est décidé de supprimer l'alinéa 2, puisqu'il s'agit de la formule de promulgation qui n'est ajoutée qu'après l'adoption formelle du projet et avant soumission à la signature du Grand-Duc.

Dans l'avis complémentaire du Conseil d'État du 13 octobre 2020, ce dernier a constaté que l'amendement prend en compte les observations d'ordre légistique formulées par la Haute Corporation dans son avis du 15 février 2019 et n'appelle pas d'observation.

#### *Articles 7 et 8*

Par voie d'amendement gouvernemental, deux nouveaux articles 7 et 8, libellés comme suit, sont insérés dans le projet de loi :

##### **« Art. 7. Dispositions transitoires**

**(1) Les employés de l'Etat chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période située entre soit le 1<sup>er</sup> janvier 2019 soit leur entrée en service si cette**

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

dernière est postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes :

- a) une prime de formation aéronautique mensuelle non pensionnable dont l'allocation est échelonnée comme suit :
  - i. allocation d'une prime de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien ;
  - ii. majoration de la prime de 15 points indiciaires après avoir réussi la formation au poste d'évaluateur ou d'examineur ; et
  - iii. nouvelle majoration de la prime de 15 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une deuxième qualification (TWR ou APP) portée sur la licence de contrôleur aérien.
- b) une prime médicale mensuelle non pensionnable de 30 points indiciaires.

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.

(2) Pour les agents tombant sous le champ d'application de la loi modifiée du 25 mars 2015 instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'Etat et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois, la prime aéronautique est prise en compte pour la détermination du dernier traitement pensionnable à raison d'un soixantième par mois de service presté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

#### **Art. 8. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception de l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, qui produira ses effets au 1<sup>er</sup> janvier 2019. ».

En effet, au début de l'année 2019, deux agents de l'ANA exerçant comme contrôleurs aériens ont été recrutés sous le statut d'employé d'Etat. Et d'autres personnes sont en cours de recrutement actuellement.

Ces employés exercent le même métier que leurs collègues fonctionnaires, sous les mêmes conditions et avec la même responsabilité, de sorte qu'il est prévu de les faire bénéficier des mêmes primes dès leur entrée en service.

Ainsi la période transitoire permet d'allouer les primes de formation aéronautiques et médicales aux agents qui ne peuvent pas en bénéficier, alors que seuls les fonctionnaires sont visés par le texte actuel. Certains agents ont déjà été recrutés, d'autres sont en cours de recrutement et pourraient entrer en service avant l'adoption de la présente loi, dès lors la rétroactivité de cette disposition est expressément prévue pour leur permettre d'avoir les mêmes conditions de revenus sans distinction de leur statut.

La caractère pensionnable de la prime aéronautique a pour conséquence la revalorisation des pensions des contrôleurs aériens. Pour les agents tombant dans le régime de pension spécial transitoire le bénéfice de cette revalorisation fera l'objet d'un lissage dans le paiement des pensions sur une durée de 5 années à compter de l'entrée en vigueur de la réforme, comme cela est d'usage dans les cas de recalcul ou de reclassement. Ce lissage ne concerne que la partie liée à la prime et non la pension de base en tant que telle.

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'Etat constate que la loi modifiée du 16 août 2010 n'applique la prime aéronautique qu'aux fonctionnaires. La loi en projet, en visant les « agents » contrôleurs aériens, entend s'assurer que les employés de l'Etat puissent également en bénéficier. Les contrôleurs aériens employés de l'Etat recevront donc à compter de l'entrée en vigueur de la loi en projet les mêmes primes que celles applicables aux contrôleurs aériens ayant le statut de fonctionnaire.

Dans un souci d'équité entre les contrôleurs aériens ayant bénéficié de la prime en raison de leur statut de fonctionnaire et les contrôleurs aériens n'en ayant pas bénéficié en raison de leur statut d'employé, l'amendement propose d'octroyer une prime temporaire aux employés de l'Etat pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et l'entrée en vigueur de la loi. Les auteurs indiquent au commentaire

de l'amendement sous revue que c'est en effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 que des contrôleurs aériens ayant le statut d'employé ont été recrutés.

Aux fins d'une meilleure intelligibilité du texte proposé, il conviendrait de libeller l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, comme suit :

« Les employés de l'État chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne et recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 ou de leur entrée en service si celle-ci est postérieure jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes [...] »

En outre, le Conseil d'État donne à considérer qu'il est superfétatoire de prévoir expressément au paragraphe 1<sup>er</sup> que la valeur du point indiciaire pour les primes temporaires est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1<sup>o</sup>, de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

L'amendement n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

La commission parlementaire a décidé de reprendre toutes les suggestions du Conseil d'État.

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7344 dans la teneur qui suit :

\*

## VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

#### relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne

#### Art. 1<sup>er</sup>. Autorité nationale compétente

La Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour la certification et la supervision des personnes et organismes visés par le règlement (UE) n°2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n°805/2011 de la Commission, ci-après « règlement (UE) n°2015/340 ».

#### Art. 2. Définitions

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

- 1° « audit » : un examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires ;
- 2° « licence » : un document délivré et approuvé en application du règlement (UE) n°2015/340 et autorisant son titulaire légal à exercer les privilèges octroyés par les qualifications et mentions y figurant ;
- 3° « ministre » : le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions ;
- 4° « supervision continue » : les 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.

#### Art. 3. Recours en réformation

Contre les décisions prises par la DAC, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

Les décisions prises par la DAC prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. Cette notification s'effectue par voie postale 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.

#### **Art. 4. Primes des contrôleurs aériens**

(1) Une prime aéronautique mensuelle pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne.

L'allocation de cette prime est échelonnée comme suit :

- 1° allocation de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien stagiaire ; et
- 2° majoration de la prime de 45 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien.

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1°, 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.

(2) Une prime d'examineur de 15 points indiciaires mensuelle non pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne à partir du premier jour du mois suivant l'inscription d'une des mentions d'évaluateur ou d'examineur sur leur licence.

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.

(3) Les primes visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont calculées proportionnellement au degré de la tâche des agents.

(4) Les primes visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont allouées par décision du ministre, sur proposition du Directeur de l'Administration de la navigation aérienne.

(5) En cas de perte de licence pour des raisons médicales ou opérationnelles dûment constatées, l'allocation de la prime aéronautique est maintenue et déterminée comme suit :

- 1° 40 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre quinze et vingt années de service sous licence de contrôleur aérien ;
- 2° 60 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre vingt et un et vingt-cinq années de service sous licence de contrôleur aérien ; et
- 3° 75 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a plus de vingt-cinq années de service sous licence de contrôleur aérien.

Le calcul des années de service débute à la date d'obtention de la licence de contrôleur aérien. Pour les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien recrutés auprès de l'Administration de la navigation aérienne avant l'introduction des licences de contrôleurs aériens en 2011, le calcul des années de service débute à la date de nomination définitive.

Pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique tel que prévu par le présent paragraphe, l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne au sein du département certification ou au sein du département du contrôle de la circulation aérienne ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile.

#### **Art. 5. Dispositions administratives pour les prestataires de services de navigation aérienne**

(1) 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 DAC 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 DAC.

(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 DAC 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 mesures prises par le ministre en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> à 6 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

#### **Art. 6. Disposition abrogatoire**

La loi modifiée 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 abrogée.

#### **Art. 7. Dispositions transitoires**

(1) Les employés de l'Etat chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne et recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 ou de leur entrée en service si celle-ci est postérieure jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes :

1° une prime de formation aéronautique mensuelle non pensionnable dont l'allocation est échelonnée comme suit :

- a) allocation d'une prime de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien ;
- b) majoration de la prime de 15 points indiciaires après avoir réussi la formation au poste d'évaluateur ou d'examineur ; et
- c) nouvelle majoration de la prime de 15 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une deuxième qualification (TWR ou APP) portée sur la licence de contrôleur aérien.

2° une prime médicale mensuelle non pensionnable de 30 points indiciaires.

(2) Pour les agents tombant sous le champ d'application de la loi modifiée du 25 mars 2015 instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'Etat et des communes ainsi que

pour les agents de la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois, la prime aéronautique est prise en compte pour la détermination du dernier traitement pensionnable à raison d'un soixantième par mois de service presté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

**Art. 8. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception de l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> qui produit ses effets au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Luxembourg, le 1<sup>er</sup> avril 2021

*Le Président-Rapporteur,*  
Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7344

SEANCE

du 28.04.2021

**BULLETIN DE VOTE (1)**

Projet de loi N°7344

Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)	Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)
	Oui	Non	Abst.			Oui	Non	Abst.	

**CSV**

Mme ADEHM	Diane	x			M. MISCHO	Georges	x		
Mme ARENDT (ép. KEMP)	Nancy	x			Mme MODERT	Octavie	x		(EICHER Emile)
M. EICHER	Emile	x			M. MOSAR	Laurent	x		
M. EISCHEN	Félix	x		(ARENDT ép. KEMP Nancy)	Mme REDING	Viviane	x		
M. GALLES	Paul	x			M. ROTH	Gilles	x		
M. GLODEN	Léon	x		(WOLTER Michel)	M. SCHAAF	Jean-Paul	x		
M. HALSDORF	Jean-Marie	x			M. SPAUTZ	Marc	x		(ROTH Gilles)
Mme HANSEN	Martine	x			M. WILMES	Serge	x		(MISCHO Georges)
Mme HETTO-GAASCH	Françoise	x			M. WISELER	Claude	x		(HALSDORF Jean-Marie)
M. KAES	Aly	x			M. WOLTER	Michel	x		
M. LIES	Marc	x							

**déi gréng**

Mme AHMEDOVA	Semiray	x			Mme GARY	Chantal	x		
M. BACK	Carlo	x			M. HANSEN	Marc	x		
M. BENOY	François	x			Mme LORSCHÉ	Josée	x		
Mme BERNARD	Djuna	x			M. MARGUE	Charles	x		
Mme EMPAIN	Stéphanie	x		(LORSCHÉ Josée)					

**LSAP**

Mme ASSELBORN-BINTZ	Simone	x			M. DI BARTOLOMEO	Mars	x		
M. BIANCALANA	Dan	x			M. ENGEL	Georges	x		
Mme BURTON	Tess	x			M. HAAGEN	Claude	x		(CRUCHTEN Yves)
Mme CLOSENER	Francine	x			Mme HEMMEN	Cécile	x		
M. CRUCHTEN	Yves	x			Mme MUTSCH	Lydia	x		

**DP**

M. ARENDT	Guy	x			M. GRAAS	Gusty	x		
M. BAULER	André	x			M. HAHN	Max	x		
M. BAUM	Gilles	x		(GRAAS Gusty)	Mme HARTMANN	Carole	x		
Mme BEISSEL	Simone	x			M. KNAFF	Pim	x		
M. COLABIANCHI	Frank	x			M. LAMBERTY	Claude	x		
M. ETGEN	Fernand	x			Mme POLFER	Lydie	x		(BAULER André)

**ADR**

M. ENGELEN	Jeff	x			M. KEUP	Fred	x		(ENGELEN Jeff)
M. KARTHEISER	Fernand	x			M. REDING	Roy	x		

**déi Lénk**

M. BAUM	Marc	x			M. WAGNER	David	x		
---------	------	---	--	--	-----------	-------	---	--	--

**Piraten**

M. CLEMENT	Sven	x			M. GOERGEN	Marc	x		
------------	------	---	--	--	------------	------	---	--	--

	Vote		
	Oui	Non	Abst.
Votes personnels	50	0	0
Votes par procuration	10	0	0
TOTAL	60	0	0

Le Président:



Le Secrétaire général:



7344/07

**N° 7344<sup>7</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

---

**PROJET DE LOI**

**relative aux licences des contrôleurs  
de la circulation aérienne et aux prestataires  
de service de navigation aérienne**

\* \* \*

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

(14.5.2021)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 28 avril 2021 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**relative aux licences des contrôleurs  
de la circulation aérienne et aux prestataires  
de service de navigation aérienne**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 28 avril 2021 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 15 février 2019, 13 octobre 2020 et 9 mars 2021 ;

*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 à l'unanimité des 13 votants, le 14 mai 2021.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 01 avril 2021

#### La réunion a eu lieu par visioconférence

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 24 septembre 2020, 1<sup>er</sup> et 13 octobre 2020, 7 janvier 2021, 4 février 2021 et du 4 mars 2021
2. 7344 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

Mme Stéphanie Empain remplaçant M. Marc Hansen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Vénééré Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Dan Biancalana, M. Jeff Engelen, M. Marc Hansen, M. Marc Spautz

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 24 septembre 2020, 1<sup>er</sup> et 13 octobre 2020, 7 janvier 2021, 4 février 2021 et du 4 mars 2021**

Les projets de procès-verbal des réunions des 24 septembre 2020, 1<sup>er</sup> et 13 octobre 2020, 7 janvier 2021, 4 février 2021 et du 4 mars 2021 sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

**2. 7344 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne**

Suite à une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission propose le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

**3. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

Luxembourg, le 06 avril 2021

La Secrétaire-administrateur,  
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des  
Travaux publics,  
Carlo Back





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 18 mars 2021

#### La réunion a eu lieu par visioconférence

#### Ordre du jour :

1. 7560 Projet de loi portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Approbation d'un projet de rapport
2. 7561 Projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Approbation d'un projet de rapport
3. 7562 Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à La Haye, le 16 décembre 1970  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Approbation d'un projet de rapport
4. 7538 Projet de loi relative à la facilitation dans le domaine de l'aviation civile  
  
- Désignation d'un rapporteur  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
5. 7344 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne  
  
- Désignation d'un rapporteur  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
6. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. François Benoy remplaçant M. Marc Hansen  
M. Gusty Graas remplaçant M. Frank Colabianchi

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Vénére Dos Reis, Mme Stéphanie Theisen, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Marc Hansen

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. 7560** **Projet de loi portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010**

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

**2. 7561** **Projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963**

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

**3. 7562** **Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à La Haye, le 16 décembre 1970**

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

**4. 7538** **Projet de loi relative à la facilitation dans le domaine de l'aviation civile**

Madame Chantal Gary est désignée rapportrice du projet de loi sous examen.

Le représentant du Ministère procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7538<sup>00</sup>.

Le projet de loi a trait aux activités liées à la facilitation dans le domaine de l'aviation civile.

Ladite facilitation est prévue par l'Annexe 9 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale. Cette dernière impose à chaque État membre l'établissement d'un Programme national de la facilitation ainsi que la création d'un Comité national de la facilitation.

La facilitation des procédures concerne entre autres le domaine du contrôle des passeports, de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, du contrôle des passagers, des bagages et du fret, de l'assistance aux passagers en cas de refus d'embarquement, de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, des questions sanitaires et d'hygiène public etc..

Au vu du fait qu'un Programme national de la facilitation ainsi qu'un Comité national de facilitation font défaut au Luxembourg, le projet de loi vise donc à définir la facilitation dans le domaine de l'aviation civile, à créer le Comité précité, ainsi que la mise en œuvre dudit programme.

La commission parlementaire procède ensuite à l'examen des articles à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

### **Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup> définit la notion de « facilitation » en matière d'aviation civile.

Le Conseil d'État, dans son avis du 19 janvier 2021, relève que le bout de phrase « tout en assurant la conformité avec la législation internationale et nationale pertinente » manque aux exigences de précision. Il estime qu'il aurait été utile que le projet de loi aurait visé les textes constitutifs de la législation pertinente.

La commission parlementaire en prend note, mais décide de maintenir le texte de l'article 1<sup>er</sup> tel que déposé.

### **Article 2**

L'article 2 prévoit l'institution du Comité national de la facilitation auprès de la Direction de l'aviation civile qui est l'autorité compétente dans le domaine de l'aviation civile. En outre, il autorise le Grand-Duc à réglementer les attributions et la composition du Comité.

Vu la formulation vague des attributions retenue par l'article 1<sup>er</sup> du projet de règlement grand-ducal déterminant les attributions et la composition du Comité national de la facilitation, le Conseil d'État, dans son avis du 19 janvier 2021, demande qu'il soit fait abstraction, à l'article 2, paragraphe 2, de la loi en projet, de la notion d'« attributions » pour laisser au règlement grand-ducal le soin de prévoir uniquement la composition du Comité.

La Haute Corporation constate encore que ni la loi en projet ni son projet de règlement d'exécution ne fixent le nombre des membres ni la durée de leur mandat.

La commission décide de faire droit à la remarque de la Haute Corporation et de supprimer le bout de phrase « les attributions et ».

La commission propose de modifier l'article 2 comme suit :

**« Art. 2. Comité national de la facilitation**

(1) Il est institué auprès de la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », un Comité national de la facilitation, ci-après « Comité ». Le Comité a pour mission d'assurer la mise en œuvre sur le plan national de la réglementation internationale et européenne en matière de facilitation dans le domaine de l'aviation civile.

(2) ~~Les attributions et~~ ILa composition du Comité ~~sont est~~ définies par règlement grand-ducal. Celui-ci détermine également le mode de fonctionnement du Comité qui peut s'adjoindre des experts ainsi que des représentants de l'aviation civile selon les besoins. »

**Article 3**

L'article 3 prévoit que c'est le Comité national de la facilitation qui est en charge de l'élaboration du Programme national de la facilitation. Il est précisé que le Programme ne définit que les seules compétences et responsabilités des administrations et entités au regard des obligations de facilitation dans le domaine de l'aviation civile sans empiéter sur les droits et obligations qui restent les leurs de par leurs lois organiques respectives.

Le Conseil d'État, dans son avis du 19 janvier 2021, constatant que le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, confère au ministre ayant la Navigation et les Transports aériens dans ses attributions le pouvoir d'arrêter ledit programme, la Haute Corporation est d'avis que ce pouvoir constitue un acte à caractère général et impersonnel. Or, la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. En effet, aux termes de l'article 36 de la Constitution, celui-ci est réservé au Grand-Duc et il revient au seul Grand-Duc de conférer, sauf dans les matières réservées à la loi, un pouvoir réglementaire aux membres du Gouvernement, en vertu de l'article 76, alinéa 2, de la Constitution. Le Conseil d'État est par conséquent amené à s'opposer formellement au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, sous revue.

Le paragraphe 2 entend confier au programme le soin de « définir » les compétences et les responsabilités respectives des administrations et des entités en ce qui concerne leurs obligations de facilitation. Le Conseil d'État relève que les termes « droits et obligations » y employés sont impropres et demande à ce qu'ils soient remplacés par le terme « attributions ».

Finalement, il se demande si l'intervention d'une loi s'avère réellement indispensable pour l'institution d'un tel programme et si sa publication au Journal officiel a une quelconque utilité. En effet, le Conseil d'État estime que l'existence d'un tel programme suffit pour le respect des engagements internationaux ; son statut juridique et sa publicité étant laissés à l'appréciation des États parties.

La commission partage le point de vue de la Haute Corporation et décide de supprimer l'article 3. Par conséquent, elle estime que cette suppression permettra au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

~~« Art. 3. Programme national de la facilitation~~

~~(1) Le Comité est l'entité chargée d'élaborer et de mettre à jour le Programme national de la facilitation, ci-après « Programme ».~~

~~Le Programme est arrêté par le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.~~

~~(2) Sans préjudice des droits et des prérogatives dont sont investies les administrations par le biais de leurs lois organiques, le Programme définit les compétences et les responsabilités respectives des administrations et des entités en ce qui concerne leurs obligations de facilitation. »~~

Le président de la Commission souhaite savoir si ledit Comité est également en charge de l'élaboration dudit programme. Il lui est répondu par l'affirmative, tout en précisant qu'un modèle de programme a déjà été élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, qui reste encore à adapter aux besoins nationaux avec les acteurs nationaux du domaine.

Le secrétariat de la commission est ensuite chargé de préparer une lettre d'amendement, à transmettre au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

**5. 7344 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne**

Monsieur Carlo Back, président de la commission parlementaire, est désigné rapporteur du projet de loi.

Le représentant du Ministère procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7344<sup>00</sup>.

Le présent projet de loi intervient dans le cadre des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des prestataires de services de navigation aérienne. Cette matière est régie au niveau européen par le règlement (UE) n°2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n°923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n°805/2011 de la Commission.

Un règlement européen étant d'application directe dans la législation luxembourgeoise, il ne reste qu'à fixer au niveau national les dispositions résiduelles relevant de la compétence nationale ou nécessitant des mesures d'exécution au niveau national. Le présent texte est donc nécessaire afin de

permettre l'application entière au niveau national du règlement (UE) n°2015/340.

Le présent projet de loi comprend des dispositions relatives à la désignation de l'autorité nationale compétente en matière de certification et de supervision des personnes et organismes visés par le règlement (UE) n°2015/340 susmentionné, à la possibilité d'un recours en réformation, à certaines infractions et aux sanctions administratives y afférant - avec des amendes se situant entre 1.250 et 10.000 euros - prévues à l'encontre des prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des obligations européennes relatives à la sécurité aérienne.

Le projet de loi désigne la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », comme étant l'autorité nationale compétente au sens du règlement (UE) n°2015/340. De ce fait, la DAC se voit investie des responsabilités de certification et de supervision résultant du règlement (UE) n°2015/340, et notamment du pouvoir de délivrer des licences aux contrôleurs aériens, mais également du pouvoir de retirer et de suspendre ces licences.

La loi modifiée 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 étant devenue sans objet suite à l'abrogation de la directive 2006/23/CE, elle est également abrogée par le présent projet de loi.

Enfin, en guise de volet purement national, le projet de loi contient également des dispositions concernant l'introduction de primes applicables aux contrôleurs aériens. En effet, l'article 4, dans sa version amendée, introduit deux primes en faveur des contrôleurs aériens. Il s'agit d'une prime pensionnable, dite « prime aéronautique » et d'une prime non pensionnable, dite « prime d'examineur ». Le libellé initial de cet article fut modifié par amendement pour tenir compte des négociations avec les représentations des contrôleurs aériens afin de revaloriser leur carrière.

La commission parlementaire procède ensuite à l'examen des articles à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

### **Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup> désigne la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », comme étant l'autorité nationale compétente au sens du règlement (UE) n°2015/340.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019.

La commission parlementaire n'a pas non plus d'observations à faire.

### **Article 2**

L'article 2 comprend les définitions des termes utilisés dans la loi.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 15 février 2019 que certains concepts définis dans le projet de loi se trouvent déjà définis au niveau

européen. Dès lors les définitions nationales sont une entrave à l'applicabilité directe du règlement (UE) n°2015/340. Aussi les points a), c), d), f), g), h), et j) sont à supprimer sous peine d'opposition formelle.

Par amendement gouvernemental, il a été fait droit aux remarques du Conseil d'État et les définitions en cause ont été supprimées.

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État a constaté que l'amendement supprime les définitions en question et permet ainsi à la Haute Corporation de lever les oppositions formelles y relatives. L'amendement supprime, par ailleurs, les définitions figurant à l'article 2, lettres d) et j), conformément à sa demande formulée en ce sens, au vu du caractère superfétatoire des définitions en question.

### **Article 3**

L'article 3 reprend au niveau national les conditions pour la suspension et le retrait des licences, qualifications et mentions prévues par le règlement (UE) n°2015/340.

Dans son avis du 15 février 2019, le Conseil d'État constate que les cas ainsi que les effets de la suspension et du retrait des licences, qualifications et mentions sont déjà réglés de manière précise par le règlement (UE) n°2015/340. Le Conseil d'État rappelle dans ce contexte que l'applicabilité directe d'un règlement exige que son application se réalise sans aucune mesure nationale, sauf si le règlement laisse le soin aux États membres de prendre des mesures nécessaires pour que les dispositions dudit règlement puissent effectivement être appliquées. Le règlement (UE) n°2015/340 ne prévoyant pas que les autorités nationales puissent prendre des mesures nationales pour la mise en œuvre, autre que la nomination d'une autorité compétente, les paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5 et 7 de l'article 3 doivent être supprimés sous peine d'opposition formelle.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, les paragraphes en cause ont été supprimés par amendement gouvernemental.

Dans son avis complémentaire du Conseil d'État du 13 octobre 2020, ce dernier a constaté que l'amendement a supprimé les dispositions en question, permettant ainsi au Conseil d'État de lever les oppositions formelles y relatives.

### **Article 4**

L'article 4 prévoit l'octroi en faveur des agents de l'Administration de la navigation aérienne d'une prime de formation aéronautique dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État note dans son avis du 15 février 2019 que les primes récurrentes constituent des charges grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice, ce qui requiert que les modalités d'octroi et le montant maximum de ces primes soient fixés par la loi, en vertu de l'article 99 de la Constitution. Le Conseil d'État constate que les modalités d'octroi sont correctement fixées à l'alinéa 2 de l'article sous revue, mais que la loi en projet omet de fixer le montant maximum, ce à quoi il doit s'opposer de manière formelle.

Par amendement gouvernemental, l'article 4 est remplacé par un nouvel article 4 libellé comme suit :

**« Art. 4. Primes des contrôleurs aériens**

**(1) Une prime aéronautique mensuelle pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne.**

**L'allocation de cette prime est échelonnée comme suit :**

- allocation de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien stagiaire ; et**
- majoration de la prime de 45 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien.**

**La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1°, 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.**

**(2) Une prime d'examineur de 15 points indiciaires mensuelle non pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne à partir du premier jour du mois suivant l'inscription d'une des mentions d'évaluateur ou d'examineur sur leur licence.**

**La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.**

**(3) Les primes allouées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont calculées proportionnellement au degré de la tâche des agents.**

**(4) Les primes allouées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont allouées par décision du ministre, sur proposition du Directeur de l'Administration de la navigation aérienne.**

**(5) En cas de perte de licence pour des raisons médicales et/ou opérationnelles dûment constatées, l'allocation de la prime aéronautique est maintenue et échelonnée comme suit :**

- 40 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 15 et 20 années de service sous licence de contrôleur aérien ;**
- 60 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre 21 et 25 années de service sous licence de contrôleur aérien ; et**
- 75 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a plus de 25 années de service sous licence de contrôleur aérien.**

**Le calcul des années de service débute à la date d'obtention de la licence de contrôleur aérien. Pour les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien recrutés auprès de l'Administration de la navigation aérienne avant l'introduction des licences de contrôleurs aériens en**

**2011, le calcul des années de service débute à la date de nomination définitive.**

**Pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique tel que prévu par le présent paragraphe, l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne sur des postes déterminés ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile. »**

Il ressort des amendements gouvernementaux que le libellé initial de cet article est modifié pour tenir compte des négociations avec les représentations des contrôleurs aériens afin de revaloriser leur carrière.

En effet, afin de pouvoir exercer, le contrôleur aérien doit posséder une licence. Celle-ci lui est délivrée au Luxembourg par la Direction de l'Aviation Civile (DAC) selon des critères précis relevant de la réglementation nationale, européenne (UE, EASA) et internationale (OACI). La formation de base du contrôleur aérien comprend deux phases :

1. « Initial Training » : avec le « basic training », phase théorique qui permet au candidat de se familiariser avec l'aéronautique et son futur environnement de travail, et le « rating training », phase de formation proprement dite, pendant laquelle le candidat se spécialise en contrôleur aérien tour ou approche ;

2. « Unit Training » : permet au candidat d'exercer sous la supervision d'un OJTI (On the Job Training Instructor). À l'issue de cette seconde phase le candidat obtient sa licence européenne de contrôleur aérien.

En plus de cette formation, pour obtenir et garder cette licence, le candidat doit démontrer un niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise satisfaisant (niveaux requis sont fixés par réglementation). Les candidats doivent également suivre un plan de formation tel qu'agréé par la Direction de l'aviation civile et des cours de mise à jour sont obligatoires tous les trois ans (« refresher training »).

Pour ces raisons, dès 2009, année de la transposition de la directive 2006/23/CE concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, des discussions furent entamées entre les représentations du personnel du contrôle aérien et le Ministre des Transports afin de tenir compte des exigences réglementaires et de déterminer les possibilités d'amélioration de la carrière concernée. Ces discussions aboutirent en 2011 à la création d'une prime de formation non pensionnable au profit de 5 des fonctionnaires exerçant le métier de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne (ci-après « ANA »).

En plus de ces obligations liées à la formation, pour pouvoir exercer, le contrôleur doit posséder une licence. La délivrance de cette licence nécessite au préalable l'obtention d'une attestation médicale, certifiant les capacités physiques et mentales nécessaires à l'exercice des fonctions de contrôleur aérien. Ces attestations médicales sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique (SMA) auprès de la Direction de l'Aviation Civile, le choix du médecin étant limité à la liste des médecins examinateurs (MEA) agréés.

Les attestations médicales sont valides pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la date de l'examen médical jusqu'à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne atteignent l'âge de 40 ans, et pour une durée de douze

mois au-delà de cet âge. L'attestation médicale peut être retirée à tout moment si l'état de santé du détenteur l'exige, entraînant le retrait immédiat de la licence du contrôleur aérien et donc l'impossibilité pour l'agent d'exercer son métier.

Les contraintes que sont une formation longue et exigeante ainsi qu'un suivi médical rigoureux, portent préjudice en termes d'attractivité à la carrière du contrôleur aérien par rapport aux autres carrières de la catégorie de traitement B. L'ANA rencontre des difficultés de recrutement, et pour maintenir un contrôle aérien efficace à Luxembourg, il est important d'augmenter l'attractivité de la carrière, et ceci surtout en début de carrière.

Afin de tenir compte de ces contraintes, l'octroi d'une prime aéronautique pensionnable de 75 points indiciaires a été retenu. Cette dernière prend en compte les deux volets contraignants que sont la formation et les aptitudes médicales. Ainsi un contrôleur aérien, dès l'obtention de sa licence lui permettant d'exercer sous la supervision d'un OJTI, se verra octroyer une prime de 30 points indiciaires. Cela permet de prendre en compte la double contrainte liée au métier de contrôleur aérien dès l'entrée en service de l'agent. Cette prime aéronautique est échelonnée pour prendre en compte l'acquis qui permet à un contrôleur d'exercer son métier de manière autonome.

Le premier point fixe le principe de l'octroi d'une prime de 30 points indiciaires dès l'obtention d'une licence de stagiaire, c'est-à-dire après la fin de la période de formation initiale.

Dès l'obtention d'une licence de contrôleur aérien, c'est-à-dire après la seconde phase de formation, où le contrôleur exerce sous la supervision d'un examinateur, le contrôleur se verra octroyer une prime de 45 points indiciaires.

La formation de nouveaux contrôleurs aériens est basée en grande partie sur la pratique où un examinateur surveille le travail des stagiaires. C'est grâce à l'engagement des contrôleurs expérimentés que les « nouveaux » peuvent acquérir le savoir-faire pour exercer pleinement leur métier. Aucun contrôleur ne peut être obligé de prendre cette responsabilité supplémentaire, qui reste pourtant nécessaire pour la formation des nouveaux contrôleurs. Ainsi, pour prendre en compte cet engagement volontaire des contrôleurs, une prime non pensionnable d'examineur de 15 points indiciaires est créée.

La prime de formation telle qu'elle existe actuellement n'est allouée qu'aux fonctionnaires. Suivant le nouveau mécanisme, la prime reduite pourra être allouée à tout agent de l'ANA exerçant le métier de contrôleur aérien, quel que soit son statut (fonctionnaire ou employé).

Le contrôleur aérien est dans une situation particulière où il peut se voir retirer sa licence sur décision médicale et/ou opérationnelles indépendantes de sa volonté, qui *de facto* l'empêchent d'exercer son métier. Ce cas de figure est pris en compte par certains pays européens en mettant en place un dispositif « perte de licence » pour raisons médicales et/ou opérationnelles indépendantes de la volonté de l'agent. Ce dispositif maintient une partie de la prime aéronautique au profit du contrôleur qui médicalement ne peut plus exercer son métier, mais qui peut valoriser son expérience au sein de son administration ou de la Direction de l'aviation civile. Au près de l'ANA, l'expérience de ces agents pourrait être utile notamment au sein des services certification ou aérodrome, tels que fixés par l'organigramme de l'ANA. Suivant

le règlement grand-ducal du 29 janvier 2019 déterminant l'organisation de l'Administration de la navigation aérienne, le département certification de l'ANA regroupe ces compétences. Ce dispositif « perte de licence » permet d'assurer une certaine garantie de stabilité à cette carrière et d'augmenter ainsi son attractivité.

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État a constaté que l'intitulé de l'article a été changé ; les termes « Rémunération des contrôleurs aériens » ayant été remplacés par ceux de « Primes des contrôleurs aériens ».

L'article 4, dans sa version amendée, introduit deux primes en faveur des contrôleurs aériens. Il s'agit d'une prime pensionnable, dite « prime aéronautique » (paragraphe 1<sup>er</sup>) et d'une prime non pensionnable, dite « prime d'examineur » (paragraphe 2).

D'après le commentaire de l'amendement, l'introduction des primes en question et leur configuration relèvent du choix politique des auteurs, lequel le Conseil d'État n'entend pas commenter.

Étant donné que désormais tous les paramètres des primes en question figurent dans la loi en projet, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019 à l'égard de l'article 4 du projet de loi initial n'a plus lieu d'être et peut être levée.

Les deux nouvelles primes appellent de la part du Conseil d'État les observations qui suivent.

#### *Quant à la prime aéronautique*

À l'heure actuelle, il existe déjà, en faveur des contrôleurs aériens, une prime, non pensionnable, dite « prime de formation aéronautique ». Cette prime a été créée par le règlement grand-ducal du 30 juillet 2011 portant introduction d'une prime de formation aéronautique au profit des fonctionnaires exerçant le métier de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, ledit règlement grand-ducal tirant sa base légale de l'article 10 de la loi précitée du 16 août 2010. Le montant maximal de la prime de formation aéronautique, actuellement en vigueur, s'élève à 60 points indiciaires. L'échelonnement de la nouvelle prime aéronautique est très comparable.

La configuration de la nouvelle prime dénote toutefois trois différences majeures par rapport à la configuration de la prime de formation aéronautique de 2011, actuellement en vigueur.

En premier lieu, le cercle des bénéficiaires de la nouvelle prime aéronautique est élargi à tous les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, y compris les employés de l'État, tandis que la prime de formation aéronautique, actuellement en vigueur, est réservée aux seuls fonctionnaires.

En deuxième lieu, la nouvelle prime aéronautique devient pensionnable.

En troisième lieu, la nouvelle prime aéronautique est maintenue sous certaines conditions à son bénéficiaire, même lorsque celui-ci ne remplit plus les fonctions de contrôleur aérien.

Sans vouloir commenter les choix politiques qui sont sous-jacents à la configuration de la nouvelle prime aéronautique, le Conseil d'État voudrait exprimer les observations qui suivent.

En ce qui concerne le caractère pensionnable de certaines primes déterminées, le Conseil d'État aurait souhaité, dans un souci de transparence, qu'il eût été procédé à un inventaire détaillé et complet de tous les éléments pensionnables et à l'élaboration d'un vrai « critère de pensionnabilité » qui permettrait, dans l'ensemble de la fonction publique, de décider, pour tout élément du traitement ou du salaire, si un élément donné est pensionnable ou non. Le Conseil d'État renvoie, à cet égard, à son avis du 21 janvier 2014 relatif au projet de loi instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'État et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois.

Pour ce qui est du maintien de la nouvelle prime aéronautique en faveur des bénéficiaires qui n'exercent plus la fonction de contrôleur aérien (paragraphe 5), le Conseil d'État voudrait relever qu'en règle générale, les primes sont liées à l'exercice d'une charge exceptionnelle, à l'exposition à un risque majeur ou à la sujétion à une contrainte extraordinaire. Le droit à la prime s'éteint généralement lorsque les causes qui ont justifié son octroi viennent à disparaître.

Plus substantiellement, pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique, « l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne sur des postes déterminés ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile ». À cet égard, le Conseil d'État est à se demander ce qu'il y a lieu d'entendre par « postes déterminés ». Qui, en effet, détermine les postes en question ? Si ces postes sont déterminés de manière limitative et qu'ils sont tous occupés, qu'en sera-t-il du maintien de la prime de l'agent qui remplit les autres conditions du maintien, mais pour lequel aucun « poste déterminé » n'est libre ? Le défaut de précision de la notion de « postes déterminés » étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'État est amené à émettre une opposition formelle à l'égard de cette notion. Il s'interroge par ailleurs sur la plus-value de la notion de « postes déterminés ».

#### *Quant à la prime d'examineur*

La prime d'examineur, déjà prise en compte dans l'échelonnement de la prime de formation aéronautique prévue par le règlement grand-ducal précité du 30 juillet 2011, est élargie aux employés de l'État. Elle n'est ni pensionnable ni ne peut être maintenue en faveur de son bénéficiaire lorsque celui-ci n'exerce plus les fonctions de contrôleur aérien.

Cet élargissement de la prime d'examineur au profit des employés de l'État, qui relève du choix politique, est justifié de la manière suivante : « C'est grâce à l'engagement des contrôleurs expérimentés que les 'nouveaux' peuvent acquérir le savoir-faire pour exercer pleinement leur métier. Aucun contrôleur ne peut être obligé de prendre cette responsabilité supplémentaire, qui reste pourtant nécessaire pour la formation des nouveaux contrôleurs. Ainsi pour prendre en compte cet engagement volontaire des contrôleurs, une prime non pensionnable d'examineur de 15 points indiciaires est créée. »

L'amendement n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

Le Conseil d'État ayant estimé dans son avis complémentaire que le défaut de précision de la notion de « postes déterminés » est source d'insécurité juridique et ayant par conséquent émis une opposition formelle à l'égard de cette notion, il est proposé de remplacer par un amendement gouvernemental les termes « sur des postes déterminés » par « au sein du département certification ou au sein du département de la circulation aérienne ».

Il est rappelé que ce dispositif exceptionnel de maintien d'une partie de la prime aéronautique doit permettre de valoriser l'expérience du contrôleur, qui médicalement ne peut plus exercer son métier, au sein de son administration ou de la Direction de l'aviation civile. Cette expérience spécifique ne peut servir que dans certains départements de l'administration et il y a lieu de les énumérer limitativement dans le cadre du projet de loi. Cette façon de procéder permet d'encadrer les possibilités d'affectation du contrôleur, et donc de s'assurer que le travail effectué par celui-ci justifie le maintien de la prime, tout en laissant une certaine latitude au chef d'administration pour lui permettre de gérer ses services en fonction de leur besoin.

Ainsi, même si le contrôleur ne peut plus exercer des missions opérationnelles dans le département de la circulation aérienne, son expérience pourrait être mise au service des missions de planification et d'étude dont est chargé ce département.

Il en va de même du département certification qui s'assure du maintien des certifications de l'administration, en particulier celle de prestataire de services de navigation aérienne. Les connaissances d'un contrôleur aérien pourraient être un atout pour remplir les missions de ce département.

Dans son deuxième avis complémentaire du 9 mars 2021, le Conseil d'État constate que l'article 4, paragraphe 5, alinéa 3, dans sa teneur amendée, prévoit désormais l'affectation de l'agent à l'un de deux départements précis de l'Administration de la navigation aérienne. Ceci permet ainsi au Conseil d'État de lever son opposition formelle y relative. Ce dernier demande toutefois aux auteurs de désigner le « département de la circulation aérienne » en employant la terminologie de mise en la matière, pour écrire « département du contrôle de la circulation aérienne ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

## **Article 5**

L'article 5 reprend l'article 11 de la loi modifiée 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 fixe les sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne.

Le Conseil d'État constate dans son avis du 15 février 2019 avoir déjà formulé à trois reprises ses observations au sujet de cet article, deux fois lors de la procédure d'adoption de la loi précitée du 16 août 2010 et une fois lors de l'adoption de la loi du 14 mars 2017 modifiant la loi précitée du 16 août 2010.

Il réitère une nouvelle fois ses remarques<sup>1</sup> concernant le fait que le système de sanctions administratives prévues n'est pas envisageable, alors qu'une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration. Le Conseil d'État aurait préféré un régime de sanctions disciplinaires.

Il ressort des amendements gouvernementaux que 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.

Lors d'un audit en septembre 2013, l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a relevé 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, ce qui constitue une non-conformité du Luxembourg par rapport à la législation européenne et internationale.

Afin de régulariser cette situation de non-conformité, des sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne avaient été fixées par voie législative.

Les dispositions existantes de l'article 11 seront reprises dans le nouvel article 5 du projet de loi afin de maintenir la conformité à la réglementation européenne en la matière.

Dans son avis complémentaire du Conseil d'État du 13 octobre 2020, ce dernier a constaté que l'amendement prend en compte les observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019 et n'appelle pas d'observation.

## **Article 6**

L'article 6 abroge la loi du 16 août 2010.

L'article sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 15 février 2019.

Par amendement gouvernemental, il est décidé de supprimer l'alinéa 2, puisqu'il s'agit de la formule de promulgation qui n'est ajoutée qu'après l'adoption formelle du projet et avant soumission à la signature du Grand-Duc.

---

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

Dans l'avis complémentaire du Conseil d'État du 13 octobre 2020, ce dernier a constaté que l'amendement prend en compte les observations d'ordre légistique formulées par la Haute Corporation dans son avis du 15 février 2019 et n'appelle pas d'observation.

## **Articles 7 et 8**

Par voie d'amendement gouvernemental, deux nouveaux articles 7 et 8, libellés comme suit, sont insérés dans le projet de loi :

### **« Art. 7. Dispositions transitoires**

**(1) Les employés de l'Etat chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne, recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période située entre soit le 1<sup>er</sup> janvier 2019 soit leur entrée en service si cette dernière est postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2019 et jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes :**

**a) une prime de formation aéronautique mensuelle non pensionnable dont l'allocation est échelonnée comme suit :**

**i. allocation d'une prime de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien ;**

**ii. majoration de la prime de 15 points indiciaires après avoir réussi la formation au poste d'évaluateur ou d'examineur ; et**

**iii. nouvelle majoration de la prime de 15 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une deuxième qualification (TWR ou APP) portée sur la licence de contrôleur aérien.**

**b) une prime médicale mensuelle non pensionnable de 30 points indiciaires.**

**La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, 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.**

**(2) Pour les agents tombant sous le champ d'application de la loi modifiée du 25 mars 2015 instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'Etat et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois, la prime aéronautique est prise en compte pour la détermination du dernier traitement pensionnable à raison d'un soixantième par mois de service presté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.**

### **Art. 8. Entrée en vigueur**

**La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception de l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, qui produira ses effets au 1<sup>er</sup> janvier 2019. ».**

En effet, au début de l'année 2019, deux agents de l'ANA exerçant comme contrôleurs aériens ont été recrutés sous le statut d'employé d'État. Et d'autres personnes sont en cours de recrutement actuellement.

Ces employés exercent le même métier que leurs collègues fonctionnaires, sous les mêmes conditions et avec la même responsabilité, de sorte qu'il est prévu de les faire bénéficier des mêmes primes dès leur entrée en service.

Ainsi la période transitoire permet d'allouer les primes de formation aéronautique et médicale aux agents qui ne peuvent pas en bénéficier, alors que seuls les fonctionnaires sont visés par le texte actuel. Certains agents ont déjà été recrutés, d'autres sont en cours de recrutement et pourraient entrer en service avant l'adoption de la présente loi, dès lors la rétroactivité de cette disposition est expressément prévue pour leur permettre d'avoir les mêmes conditions de revenus sans distinction de leur statut.

La caractère pensionnable de la prime aéronautique a pour conséquence la revalorisation des pensions des contrôleurs aériens. Pour les agents tombant dans le régime de pension spécial transitoire, le bénéfice de cette revalorisation fera l'objet d'un lissage dans le paiement des pensions sur une durée de 5 années à compter de l'entrée en vigueur de la réforme, comme cela est d'usage dans les cas de recalcul ou de reclassement. Ce lissage ne concerne que la partie liée à la prime et non la pension de base en tant que telle.

Dans son avis complémentaire du 13 octobre 2020, le Conseil d'État constate que la loi modifiée du 16 août 2010 n'applique la prime aéronautique qu'aux fonctionnaires. La loi en projet, en visant les « agents » contrôleurs aériens, entend s'assurer que les employés de l'État puissent également en bénéficier. Les contrôleurs aériens employés de l'État recevront donc à compter de l'entrée en vigueur de la loi en projet les mêmes primes que celles applicables aux contrôleurs aériens ayant le statut de fonctionnaire.

Dans un souci d'équité entre les contrôleurs aériens ayant bénéficié de la prime en raison de leur statut de fonctionnaire et les contrôleurs aériens n'en ayant pas bénéficié en raison de leur statut d'employé, l'amendement propose d'octroyer une prime temporaire aux employés de l'État pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et l'entrée en vigueur de la loi. Les auteurs indiquent au commentaire de l'amendement sous revue que c'est en effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 que des contrôleurs aériens ayant le statut d'employé ont été recrutés.

Aux fins d'une meilleure intelligibilité du texte proposé, il conviendrait de libeller l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, comme suit :

« Les employés de l'État chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne et recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 ou de leur entrée en service si celle-ci est postérieure jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes [...]. »

En outre, le Conseil d'État donne à considérer qu'il est superfétatoire de prévoir expressément au paragraphe 1<sup>er</sup> que la valeur du point indiciaire pour les primes temporaires est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1<sup>o</sup>, de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

L'amendement n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

La membres de la commission parlementaire décident de reprendre toutes les suggestions du Conseil d'État.

La commission convient qu'un projet de rapport est à rédiger dans les meilleurs délais.

**6. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,  
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des  
Travaux publics,  
Carlo Back

7344

## **Loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation 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 28 avril 2021 et celle du Conseil d'État du 14 mai 2021 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### **Art. 1<sup>er</sup>. Autorité nationale compétente**

La Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour la certification et la supervision des personnes et organismes visés par le règlement (UE) n° 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission, ci-après « règlement (UE) n° 2015/340 ».

### **Art. 2. Définitions**

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

- 1° « audit » : un examen systématique et indépendant en vue de déterminer si le prestataire de service de navigation aérienne respecte les exigences légales et réglementaires ;
- 2° « licence » : un document délivré et approuvé en application du règlement (UE) n° 2015/340 et autorisant son titulaire légal à exercer les privilèges octroyés par les qualifications et mentions y figurant ;
- 3° « ministre » : le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions ;
- 4° « supervision continue » : les 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.

### **Art. 3. Recours en réformation**

Contre les décisions prises par la DAC, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif. Les décisions prises par la DAC prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. Cette notification s'effectue par voie postale 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.

### **Art. 4. Primes des contrôleurs aériens**

(1) Une prime aéronautique mensuelle pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne.

L'allocation de cette prime est échelonnée comme suit :

- 1° allocation de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien stagiaire ; et
- 2° majoration de la prime de 45 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien.

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 1°, de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

(2) Une prime d'examineur de 15 points indiciaires mensuelle non pensionnable est allouée aux agents chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne à partir du premier jour du mois suivant l'inscription d'une des mentions d'évaluateur ou d'examineur sur leur licence.

La valeur du point indiciaire est fixée conformément à l'article 2, paragraphe 4, point 2°, de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

(3) Les primes visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont calculées proportionnellement au degré de la tâche des agents.

(4) Les primes visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont allouées par décision du ministre, sur proposition du Directeur de l'Administration de la navigation aérienne.

(5) En cas de perte de licence pour des raisons médicales ou opérationnelles dûment constatées, l'allocation de la prime aéronautique est maintenue et déterminée comme suit :

- 1° 40 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre quinze et vingt années de service sous licence de contrôleur aérien ;
- 2° 60 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a entre vingt et un et vingt-cinq années de service sous licence de contrôleur aérien ; et
- 3° 75 points indiciaires si l'agent ayant perdu sa licence a plus de vingt-cinq années de service sous licence de contrôleur aérien.

Le calcul des années de service débute à la date d'obtention de la licence de contrôleur aérien. Pour les agents chargés des fonctions de contrôleur aérien recrutés auprès de l'Administration de la navigation aérienne avant l'introduction des licences de contrôleurs aériens en 2011, le calcul des années de service débute à la date de nomination définitive.

Pour pouvoir bénéficier du maintien de la prime aéronautique tel que prévu par le présent paragraphe, l'agent doit rester affecté à l'Administration de la navigation aérienne au sein du département certification ou au sein du département du contrôle de la circulation aérienne ou être détaché auprès de la Direction de l'aviation civile.

#### **Art. 5. Dispositions administratives pour les prestataires de services de navigation aérienne**

(1) 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 DAC 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 DAC.

(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 DAC 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. À 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 mesures prises par le ministre en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup> à 6 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

#### **Art. 6. Disposition abrogatoire**

La loi modifiée 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 abrogée.

#### **Art. 7. Dispositions transitoires**

(1) Les employés de l'État chargés des fonctions de contrôleur aérien auprès de l'Administration de la navigation aérienne et recrutés avant l'entrée en vigueur de la présente loi, bénéficient, pour la période à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 ou de leur entrée en service si celle-ci est postérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi, des deux primes suivantes :

1° une prime de formation aéronautique mensuelle non pensionnable dont l'allocation est échelonnée comme suit :

- a) allocation d'une prime de 30 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une licence de contrôleur aérien ;
- b) majoration de la prime de 15 points indiciaires après avoir réussi la formation au poste d'évaluateur ou d'examineur ; et
- c) nouvelle majoration de la prime de 15 points indiciaires à partir du premier jour du mois suivant la date de la délivrance d'une deuxième qualification TWR ou APP portée sur la licence de contrôleur aérien.

2° une prime médicale mensuelle non pensionnable de 30 points indiciaires.

(2) Pour les agents tombant sous le champ d'application de la loi modifiée du 25 mars 2015 instituant un régime de pension spécial transitoire pour les fonctionnaires de l'État et des communes ainsi que pour les agents de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, la prime aéronautique est prise en compte pour la détermination du dernier traitement pensionnable à raison d'un soixantième par mois de service presté à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi.

**Art. 8. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, à l'exception de l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> qui produit ses effets au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

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

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*  
**François Bausch**

Palais de Luxembourg, le 31 mai 2021.  
**Henri**

---

Doc. parl. 7344 ; sess. ord. 2017-2018, 2018-2019, 2019-2020 et 2020-2021.

---

