



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7365

Projet de loi portant modification

1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification: 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Date de dépôt : 04-10-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 27-12-2018

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
27-02-2020	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
04-10-2018	Déposé	7365/00	<u>6</u>
27-12-2018	Avis du Conseil d'État (21.12.2018)	7365/01	<u>35</u>
18-11-2019	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7365/02	<u>40</u>
11-12-2019	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°12 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7365	<u>47</u>
27-12-2019	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (27-12-2019) Evacué par dispense du second vote (27-12-2019)	7365/03	<u>49</u>
14-11-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 05 Procès verbal (05) de la réunion du 14 novembre 2019		<u>52</u>
24-10-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 02 Procès verbal (02) de la reunion du 24 octobre 2019		<u>59</u>
23-12-2019	Publié au Mémorial A n°875 en page 1	7365	<u>70</u>

Résumé

N° 7365

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

Projet de loi portant modification :

1° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;

2° de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

RESUME

Le présent projet de loi a comme objet de mettre à jour la législation nationale sur les redevances en matière de transport aérien.

D'un côté, il s'agit de mettre à jour la formulation actuelle de l'article 7 (2) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, la formulation actuelle date de 2009 et depuis lors il y a eu une évolution importante au niveau de la réglementation européenne en la matière.

Ainsi, on peut désormais distinguer deux catégories de redevances : les redevances de services de la navigation aérienne et les redevances aéroportuaires.

Concernant les redevances aéroportuaires, celles-ci sont définies dans la Directive 2009/12/CE susmentionnée. Selon la loi susmentionnée du 31 janvier 1948, ces redevances peuvent être perçues par la société lux-Airport.

Quant aux redevances de navigation aérienne, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), chargée principalement de l'aiguillage des aéronefs dans un espace aérien déterminé, a été autorisée à percevoir directement ces redevances, qui auparavant étaient appelées « redevances d'atterrissage ».

Les redevances de navigation aérienne sont désormais composées des « Terminal Navigation Charges - TNC » et des « En Route Charges - ERC ». Pourtant, la législation actuelle fait référence à des « redevances d'atterrissage » ainsi que des « redevances de vol de nuit » qui, elles n'existent plus sous cette forme puisqu'elles font partie des redevances TNC.

Par conséquent, face à ces changements au niveau de la terminologie, le projet de loi entend adapter la terminologie des redevances relatives aux services de la navigation aérienne dans la législation nationale, notamment en supprimant la notion de « redevances d'atterrissage ».

De l'autre côté, le projet de loi entend aussi adapter la législation nationale sur la perception des redevances en matière de transport aérien. Plus précisément, il s'agit d'adapter l'article 2 de la loi susmentionnée du 23 mai 2012 qui fixe les principes applicables à la perception de ces redevances.

La société lux-Airport ainsi que l'ANA perçoivent leurs redevances respectives dans leur fonction d'entité gestionnaire de l'aéroport. Or, la loi de 2012 ne s'appliquant pas aux redevances de navigation aérienne perçues par l'ANA, celle-ci ne devrait plus figurer à l'article 2, point 1) de ladite loi. C'est pourquoi le projet de loi prévoit la suppression de la référence en question.

7365/00

N° 7365**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification: 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

* * *

*(Dépôt: le 4.10.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (28.7.2018).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	3
4) Commentaire des articles	4
5) Fiche financière	4
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	5
7) Fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives et réglementaires sur l'égalité des femmes et des hommes	8
8) Textes coordonnés.....	9

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons :

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

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification: 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Palais de Luxembourg, le 28 juillet 2018

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article I^{er}. Les paragraphes 1 et 2 de l'article 7 (2) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne sont modifiés comme suit :

« Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances aéroportuaires, les redevances pour services passagers, les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire.

Peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne. »

Art. II. A l'article 2, point 1) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification: 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile les mots «ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés » sont supprimés.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Il faut noter que la formulation actuelle de l'article 7 (2) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne date de 2009 et que depuis lors la réglementation européenne a largement modifié la terminologie ainsi que les principes concernant les redevances en matière de transport aérien.

On peut désormais retenir deux catégories de redevances :

- les redevances des services de la navigation aérienne¹ (« en route » et « terminales »), et
- les redevances aéroportuaires².

Suivant la définition de la directive en la matière, une redevance aéroportuaire est « *un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret* ».

Cette définition concerne donc des redevances en relation avec l'exploitation aéroportuaire, qui suivant la loi de 1948 peuvent être perçues par la société de l'aéroport dite « lux-Airport ».

L'Administration de la navigation aérienne (ANA) est chargée de toutes les missions appartenant à un prestataire de services de navigation aérienne (air navigation service provider-ANSP), donc principalement l'aiguillage des aéronefs dans un espace aérien déterminé ainsi que tous les services connexes qui s'y rattachent (météo, plans de vols, équipements techniques d'aides à la navigation etc.) Afin de pouvoir financer le prestataire de services de navigation aérienne nationale (ANA) par des redevances de navigation aérienne, l'ANA a été autorisée à percevoir directement ces redevances appelées à l'époque « redevances d'atterrissage ».

Dans le cadre de la réalisation du ciel unique européen, un système commun de tarification des services de navigation aérienne fournis au cours de toutes les phases du vol est organisé par le règlement 391/2013³. Le système commun de tarification devrait permettre une simplification de l'espace aérien.

Ces redevances de navigation aérienne sont actuellement composées des « Terminal Navigation Charges - TNC » et des « En Route Charges - ERC ». Depuis l'application des « TNC » en 2015, les « redevances d'atterrissage » ainsi que les « redevances de vols de nuit » telles que mentionnées dans la législation nationale actuelle n'existent plus sous cette forme rendant incorrecte l'emploi de ces termes. En effet, les redevances « TNC » sont calculées sur base des décollages.

De même, avec l'application des charges « TNC », les redevances de vols de nuit ne sont plus perçues indépendamment des redevances de service de navigation aérienne. Néanmoins, un critère utilisé pour moduler la charge de la redevance est l'heure de départ de l'avion, au même titre que la catégorie de bruit ou le tonnage de l'avion.

Il y a dès lors lieu d'adapter la loi afin d'éviter des confusions dues à l'emploi de termes inexacts.

La loi du 23 mai 2012 transposant la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires fixe les principes applicables à la perception de ces redevances. A cette fin, elle désigne comme étant l'entité gestionnaire de l'aéroport à la fois lux-Airport et l'ANA, chacune pour les redevances que la loi de 1948 les autorise à percevoir.

L'article 1, point 3 de la prédite loi de 2012, prévoit qu'elle ne s'applique pas aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006⁴. Cela signifie que les redevances de navigation aérienne (ERC et TNC) perçues par l'ANA ne sont pas concernées par cette loi.

Dès lors dans l'esprit de clarification de la législation applicable, il y a lieu de supprimer la référence à l'ANA pour la perception des redevances aéroportuaires.

*

¹ Règlement (UE) 391/2013 du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

² Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires transposée par la loi du 23 mai 2012

³ Règlement d'exécution (UE) 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

⁴ Ce règlement a été remplacé par le règlement d'exécution (UE) 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad. Article I

Les redevances d'atterrissages telles que mentionnées dans la législation nationale actuelle n'existent plus en tant que telles. Il faut utiliser la terminologie actuelle de redevances relatives aux services de la navigation aérienne (TNC/ERC) telles que définies dans la réglementation européenne ou de redevances aéroportuaires pour désigner le type de redevance souhaité en fonction du service concerné. A ce titre la loi de 1948 mérite d'être adaptée pour rectifier la terminologie et faire référence aux redevances actuelles et ainsi éviter d'entretenir la confusion entre les différents types de redevances.

Ad. Article II

La loi du 23 mai 2012 transposant la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires fait référence à l'ANA comme étant gestionnaire d'aéroport s'agissant de la perception des redevances d'atterrissage ainsi que pour les vols de nuit. Or, cette terminologie étant adaptée dans la loi de 1948, il y a également lieu de mettre à jour la prédite loi de 2012.

Pour ce faire, il faut supprimer la référence à l'ANA, alors qu'en tant que prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) le régime des redevances aéroportuaires ne lui est pas applicable.

*

FICHE FINANCIERE

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

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet : **Projet de loi portant modification**
1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification: 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Ministère initiateur : **Ministère du Développement durable et des Infrastructures / Direction des transports aériens**

Auteur(s) : **REITER Marc**

Tél : **247-84921**

Courriel : **marc.reiter@tr.etat.lu**

Objectif(s) du projet : **adapter la terminologie ainsi que les principes concernant les redevances en matière de transport aérien, afin d'éviter des confusions dues à l'emploi de termes inexacts.**

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Date : **14.6.2018**

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.⁵
 (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 N.a. : non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative⁶ 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 administratif⁷ 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 :

⁶ 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.

⁷ 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 loi sous rubrique a été élaboré sans égard au sexe des personnes concernées. Par conséquent, ces mesures 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 évaluation⁸ ? 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
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁹ ? 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

*

⁸ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁹ 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

Intitulé du projet :	Projet de loi portant modification 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification: 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures / Direction des transports aériens
Auteur(s) :	REITER Marc
Tél :	247-84921
Fax :	/
Courriel :	marc.reiter@tr.etat.lu

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 n'ont aucun impact sur l'égalité des femmes et des hommes.
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes
Si l'effet est négatif, explicitez pourquoi
- Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?
Si l'impact financier est différent, explicitez le bien-fondé :

*

TEXTES COORDONNES

LOI MODIFIEE DU 31 JANVIER 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Chapitre I^{er}. *Dispositions générales.*

Art. 1^{er}. Pour l'application de la présente loi, sont réputés Aéronefs, tous appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air.

(L.5.6.2009) Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires et les autres aéronefs appartenant à l'Etat ou mis à sa disposition et affectés exclusivement à des missions d'intérêt public.

Aéronefs privés, tous aéronefs à l'exclusion des aéronefs d'Etat.

Exploitant d'un aéronef, toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte; au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Commandant, toute personne investie de cette qualité par l'exploitant ou, à son défaut, le pilote.

Aérodrome, soit tout centre de trafic aérien, y compris les installations nécessaires à ce trafic, soit tout terrain ou surface d'eau aménagés, même temporairement, pour l'atterrissage et l'envol des aéronefs.

(L 9.6.2009) Les dispositions de la présente loi et les dispositions prises en son exécution sont applicables aux aéronefs privés ainsi qu'aux aéronefs d'Etat. Les règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi et portant sur l'immatriculation, l'équipement technique et la circulation aérienne peuvent comporter des dispositions différentes selon que celles-ci s'appliquent aux aéronefs privés ou aux aéronefs d'Etat.

Art. 2. La circulation des aéronefs nationaux au-dessus du territoire du Grand-Duché est libre, sauf les restrictions, résultant de la présente loi et celles qui seront édictées par arrêté grand-ducal.

Art. 3. La circulation des aéronefs étrangers audessus du territoire du Grand-Duché est subordonnée à l'autorisation du Ministre des Transports.

Cette autorisation n'est pas requise pour la circulation des aéronefs immatriculés dans les Etats avec lesquels ont été conclus des accords de réciprocité sur la matière.

(L 5.6.2009) L'atterrissage et le survol du Grand-Duché par les aéronefs militaires et les aéronefs d'Etat étrangers sont subordonnés à l'autorisation du ministre ayant la défense dans ses attributions.

Art. 4. Le survol de tout ou partie du territoire du Grand-Duché peut-être interdit par arrêté grand-ducal aux aéronefs tant nationaux qu'étrangers.

Le commandant qui aura enfreint les prescriptions visées à l'alinéa précédent est tenu d'atterrir sur l'aérodrome douanier luxembourgeois le plus proche ou sur celui qui lui sera indiqué.

S'il est aperçu qu'il est engagé sur une zone interdite, il doit donner le signal de détresse et atterrir aussitôt.

S'il ne s'en est pas aperçu, il est tenu d'atterrir aussitôt qu'il y aura été invité.

Art. 5. Les arrêtés grand-ducaux qui, dans des circonstances exceptionnelles, interdiront provisoirement la circulation des aéronefs au-dessus de certaines zones du territoire ou prendront toutes autres mesures urgentes avec effet immédiat, détermineront les modes de publicité, tels la radiophonie ou l'affichage sur les aérodromes, par lesquels ils seront portés, en raison de l'urgence, à la connaissance des intéressés.

Art. 6. Lorsqu'un itinéraire est imposé pour les aéronefs traversant, sans atterrissage prévu, le territoire du Grand-Duché, ceux-ci sont tenus de suivre l'itinéraire prescrit et s'ils en ont l'obligation, de se faire reconnaître par signaux à leur passage au-dessus des points désignés à cet effet. S'ils en reçoivent l'ordre, ils sont tenus d'atterrir sur l'aérodrome douanier le plus proche.

Art. 7. (L 5.6.2009) (1) Seront édictées par règlement grand-ducal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne, et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation.

~~(2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire.~~

~~Peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne les redevances d'atterrissage, les redevances de vol de nuit et toute autre redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne.~~

~~(2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances aéroportuaires, les redevances pour services passagers, les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire.~~

~~Peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne.~~

Le montant de ces redevances est fixé par l'entité prestataire de ces services après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

(3) Peuvent être perçus des taxes, redevances et droits concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation que la Direction de l'aviation civile est appelée à délivrer dans le cadre de ses missions concernant:

- a. la navigabilité des aéronefs;
- b. l'émission, la validation, le renouvellement et la revalidation des licences et des qualifications du personnel de conduite d'aéronefs et des mécaniciens navigants voire des licences et des qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne;
- c. l'émission et le renouvellement des licences des mécaniciens d'avions;
- d. les agréments des entités chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type;
- e. les agréments des ateliers d'entretien technique;
- f. l'émission, la validation et le renouvellement des licences de transporteurs aériens et des certificats de transporteurs aériens (AOC – Air operator certificate);
- g. l'autorisation de travail aérien;
- h. l'autorisation d'atterrissage et de décollage hors d'aérodrome;
- i. la manifestation aérienne;
- j. la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus;
- k. la désignation des entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services agréés suivant les accords de services aériens;
- l. les autorisations ou les dérogations spécifiques à la réglementation relative à la navigation aérienne;
- m. l'autorisation d'exploitation d'hélistations.

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

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

(L 5.6.2009) **Art. 7bis.** (1) Le personnel de conduite d'aéronefs ainsi que les mécaniciens navigants doivent, en vue de l'exercice de cette activité, justifier de la qualification requise et être titulaire d'une licence.

(2) Le directeur de l'aviation civile peut agréer les personnes morales ou physiques chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type. Le même agrément peut être délivré pour effectuer des travaux d'entretien technique sur des aéronefs.

Les organismes agréés exercent leur mission de formation sous la direction et la surveillance de la Direction de l'aviation civile.

En vue de son agrément, toute personne physique doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle.

Pour les personnes morales l'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires des personnes physiques chargées de la gestion et de la direction.

En vue de son agrément, la personne requérante doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur la base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission, sur la base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement chargé de dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour pouvoir exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants, d'en informer le directeur de l'aviation civile dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre transitoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect des conditions de l'agrément, le directeur de l'aviation civile peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

(3) Les critères de validité des licences ainsi que les conditions relatives à la qualification et à l'octroi, à la revalidation et au renouvellement sont fixés par règlement grand-ducal.

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

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

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

- h. si l'intéressé a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne;
- i. s'il est constaté que l'intéressé présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses fonctions, la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens.

Art. 8. L'immatriculation d'un aéronef opérée conformément aux prescriptions édictées en exécution de la présente loi lui confère la nationalité luxembourgeoise.

Art. 9. Les naissances, décès et disparitions se produisant à bord des aéronefs luxembourgeois en cours de vol sont réputés survenus sur le territoire du Grand-Duché.

Les formalités relatives à la constatation officielle de ces naissances, décès et disparitions ainsi qu'à leur transmission aux autorités luxembourgeoises seront déterminées par arrêté grand-ducal.

Art. 10. Toutes les dispositions légales en vigueur relatives à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises par terre et par eau sont applicables aux entrées, aux sorties et au transit par voie aérienne. Des prescriptions réglementaires spécialement appropriées au trafic aérien peuvent être édictées par voie d'arrêté grand-ducal.

Les aéronefs utilisés pour un séjour temporaire sur le territoire du Grand-Duché peuvent être admis en franchise provisoire des droits moyennant les conditions à déterminer par le Ministre des Finances. Celui-ci fixe également les conditions auxquelles il est permis de réimporter, en exemption des droits, les aéronefs utilisés pour des voyages à l'étranger.

Art. 11. Les rapports de droit qui se forment entre personnes se trouvant à bord d'un aéronef en vol sont réputés s'être formés sur le territoire du pays dont l'aéronef possède la nationalité, à moins que les intéressés ne soient convenus de l'application d'une loi déterminée.

Lorsque les tribunaux luxembourgeois sont compétents, le tribunal du lieu de l'atterrissage pourra être valablement saisi.

(L 5.6.2009) **Art. 11bis.** Par dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, les règles internationales en matière aéronautique à incorporer en droit national peuvent être publiées en langue anglaise.

Chapitre II. – Dispositions pénales.

Art. 12. Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 50 à 500 francs ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Tout commandant qui aura entrepris un vol sans avoir à bord les documents prescrits par les règlements;
- 2° Tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions réglementaires relatives à la tenue des documents de bord ou de tous autres intéressant l'aéronef;
- 3° Tout exploitant d'un aéronef qui ne produira pas, sur la réquisition des autorités compétentes, les carnets de route et livrets de moteurs et d'appareils intéressant un aéronef pendant la durée prescrite pour la conservation de ces documents.

Art. 13. Sera puni des peines prévues à l'article précédent quiconque en contravention aux prescriptions réglementaires, aux ordres ou instructions régulièrement donnés par les agents compétents, aura transporté à bord d'un aéronef un appareil photographique ou cinématographique ou aura fait usage de ces appareils. Seront en outre confisqués les appareils photographiques et cinématographiques saisis.

(L 5.6.2009) **Art. 13bis.** Sera puni d'une amende de 25 à 250 euros celui qui empêche, lors d'inspections ou de contrôles inhérents à la sûreté ou à la sécurité aériennes, les agents visés à l'article 19bis de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, d'accéder dans les aérodromes

ou leurs dépendances ainsi qu'à tout aéronef, ou qui refuse de présenter les documents ou les pièces exigés par les mêmes agents dans le cadre de leur mission d'inspection ou de contrôle.

(L 5.6.2009) **Art. 13ter.** Sera punie d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an et d'une amende de 251 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui brouille ou perturbe les moyens de communication réservés à l'usage aéronautique.

Art. 14. Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura pénétré ou circulé sur un aéroport ou dans la zone d'un aéroport non ouverts au public ou aura, sans autorisation, usé d'un aéroport à des fins auxquelles il n'est pas destiné.

La peine sera de huit jours à un an et l'amende de 501 francs à 10.000 francs, si le fait a été commis à l'aide d'escalade, d'effraction ou de fausse clef, s'il a été commis pendant la nuit ou dans une intention frauduleuse ou à dessin de nuire ou à l'aide de violence ou de menaces.

(L 5.6.2009)**Art. 14bis.** (1) Sera punie d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an et d'une amende de 251 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne transportant à bord d'un aéronef des revolvers, armes à feu et armes, des armes blanches et objets coupants, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire.

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

(2) Sera punie d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui n'effectue pas les contrôles de sûreté prévus par le droit communautaire.

(3) Sera punie d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui contrairement aux dispositions applicables en matière de sûreté aérienne:

- a. ne soumet pas les passagers à une inspection-filtrage telle que prévue par le droit communautaire;
- b. omet de procéder ou n'effectue pas des fouilles de sûreté dans les aéronefs avant chaque décollage;
- c. n'assure pas le maintien de la stérilité de l'aéronef jusqu'à l'embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation du départ;
- d. n'effectue pas la surveillance requise pour empêcher l'accès aux aéronefs en service ou hors service par des personnes non autorisées;
- e. ne ferme pas les portes de la cabine ou ne retire pas les passerelles télescopiques et escaliers ventraux de l'aéronef hors service;
- f. n'appose pas de scellés ou de témoins d'intégrité sur les portes de l'aéronef hors service;
- g. n'utilise pas des scellés numérotés et contrôlés individuellement;
- h. ne vérifie pas les scellés, avant la mise en service de l'aéronef, afin de déceler d'éventuelles manipulations;
- i. n'effectue pas de fouille avant l'entrée en service de l'aéronef, au cas où les scellés sont brisés;
- j. n'assure pas la stérilité des bagages de cabine et de soute afin d'empêcher tout accès non autorisé;
- k. ne s'assure pas que les bagages soient correctement identifiés à l'extérieur pour qu'un lien puisse être établi avec les passagers concernés;
- l. ne s'assure pas que le passager auquel les bagages appartiennent soit enregistré à bord du vol sur lequel ses bagages sont transportés;
- m. ne s'assure pas qu'avant d'être embarqués, les bagages de soute soient gardés dans une zone de l'aéroport à laquelle seules des personnes autorisées aient accès;
- n. ne retire pas de l'aéronef les bagages d'un passager qui, enregistré sur un vol, ne se trouve par la suite pas à bord de l'aéronef;
- o. omet d'identifier les bagages de soute confiés comme bagages accompagnés ou bagages non accompagnés.

Art. 14ter. (1) Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg qui ne dispose pas d'une autorisation d'accès valable est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

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

Toute personne circulant dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport et qui ne porte pas sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer journalier de façon visible pendant toute la durée du séjour est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou les parties critiques de l'aéroport autres que celles à laquelle elle a un droit d'accès avec sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer journalier est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire accompagnant plus que le nombre de personnes autorisées titulaires de laissez-passer journaliers dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

(2) Tout conducteur d'un véhicule pénétrant dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport et qui n'affiche pas, pendant toute la période du séjour, de façon visible son laissez-passer journalier, sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer pour véhicule est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

Tout conducteur titulaire d'un laissez-passer pour véhicule et circulant non accompagné par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

Tout conducteur titulaire d'une autorisation d'accès ou d'un laissez-passer pour véhicule et circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport autre que celle à laquelle il a un droit d'accès avec son véhicule est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne titulaire d'un laissez-passer journalier circulant dans des parties de l'aéroport auxquelles elle n'a pas accès à défaut d'être accompagnée par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

(3) Toute personne qui circule avec un véhicule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sans respecter les règles de circulation applicables dans l'enceinte aéroportuaire et affichées visiblement aux accès est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Art. 15. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Tout commandant qui aura atterri ou pris le départ hors d'un aérodrome sans l'autorisation préalable de l'autorité compétente;
- 2° Tout commandant qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef non immatriculé ou non pourvu soit d'une licence, soit d'un certificat de navigabilité ou dont la licence ou le certificat de navigabilité a cessé d'être valable;
- 3° Tout commandant qui, sans avoir obtenu les autorisations nécessaires, aura affecté un aéronef, soit au transport rémunéré des personnes ou des choses, soit à un travail aérien tel que vol d'apprentissage, prise de vues, publicité ou propagande.

Sera puni des mêmes peines l'exploitant qui aura sciemment permis l'envol ou l'atterrissage.

S'il y avait un passager à bord, le maximum de la peine d'emprisonnement sera élevé à trois ans et le maximum de l'amende porté à 30.000 francs. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 16. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura frauduleusement détruit les livres ou documents de bord ou tout autre document relatif à un aéronef avant l'expiration de la durée de validité des documents ou du terme pendant lequel ils doivent être conservés.

Art. 17. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant d'un aéronef en vol ne portant pas les marques distinctives qui lui sont assignées.

Si le fait est involontaire, la peine d'amende sera seule prononcée.

Sera puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 1000 francs à 30 000 francs, tout commandant qui aura sciemment altéré ou caché les marques distinctives assignées à un aéronef ou qui aura fait usage d'un aéronef dont les marques distinctives ont été sciemment altérées ou cachées.

Sera puni des mêmes peines, l'exploitant de l'aéronef qui en aura sciemment permis l'envol.

Art. 18. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura piloté un aéronef sans être titulaire des brevets et licences de capacité requis par les lois et règlements.

L'emprisonnement sera de quinze jours au moins et l'amende de 3000 francs au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord de l'aéronef.

Sera puni des mêmes peines, quiconque aura, de quelque manière que ce soit, facilité ou favorisé le délit visé aux alinéas précédents.

Art. 19. Sera puni d'une amende de 501 francs à 10 000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans, quiconque, sans l'autorisation de l'exploitant, se sera servi d'un aéronef ou aura tenté de s'en servir.

Art. 20. Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura pris la conduite d'un aéronef malgré le retrait de sa licence.

L'emprisonnement sera de trois mois et l'amende de 10 000 francs au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 21. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 501 francs à 30 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions des arrêtés pris en exécution de l'article 4 de la présente loi.

Dans le cas de fuite ou de refus d'atterrir, il sera condamné à un emprisonnement de six mois à cinq ans et à une amende de 10 000 francs à 30 000 francs.

Art. 22. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui contreviendra aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

Art. 23. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura embarqué ou débarqué des passagers ou des marchandises en contravention aux prescriptions réglementaires.

Art. 24. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté au moment du vol, tel que plage, hippodrome ou stade, à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements.

(L 5.6.2009) **Art. 24bis.** Un règlement grand-ducal fixera les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg.

Les infractions aux dispositions concernant les trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg sont punies d'une amende de 25 euros à 250 euros.

En cas de récidive dans le délai d'un an, le maximum de l'amende est porté à 500 euros.

Art. 24ter. (1) En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 12, 13bis, 14, 14bis, 14ter et 24bis, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas

être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

(3) L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

- i. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- ii. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;
- iii. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

(4) En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

(5) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

(6) Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut dépasser le maximum des amendes prévues dans la présente loi.

(7) Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe (5) a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 25. Seront punis des peines prévues à l'article précédent:

- 1° Tout commandant qui, sans nécessité, effectue un vol ou une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes embarquées à bord de l'aéronef ou les personnes et les biens à la surface du sol;
- 2° Quiconque, sans autorisation, aura utilisé un aéronef pour effectuer des exercices de gymnastique ou d'équilibre.

Art. 26. Sera puni des mêmes peines celui qui aura effectué au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public des vols comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil.

Art. 27. Seront punies d'une amende de 1000 francs à 30 000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un an ou d'une de ces peines seulement, toutes personnes qui, sans autorisation, auront organisé des spectacles ou exhibitions comportant des évolutions d'aéronefs, des exercices périlleux ou des démonstrations de descentes en parachute, ainsi que celles ayant contribué à ces spectacles exhibitions, exercices ou démonstrations.

Art. 28. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant;
- 2° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions données par le commandant ou par son préposé en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celles des personnes transportées;
- 3° Quiconque pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiant ou se met dans cet état pendant la navigation.

En cas de récidive dans le délai de cinq ans, la peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

(L5.6.2009)**Art. 28bis.** (1) Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sous influence d'alcool ou sous influence d'une des substances visées à l'alinéa 1er du paragraphe (4),

est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Est punie des peines prévues au paragraphe (1), toute personne y visée qui présente des signes manifestes d'influence d'alcool ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er du présent paragraphe, le minimum de la peine d'emprisonnement et le maximum de la peine d'amende prévues au paragraphe (1) sont portés à respectivement 1 an et 25.000 euros pour tout membre du personnel navigant, qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins de 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,05 mg d'alcool par litre d'air expiré.

En cas de récidive dans un délai de 3 ans de l'infraction prévue aux deux alinéas précédents, le minimum de la peine d'emprisonnement est porté à 2 ans et le maximum de l'amende à 100.000 euros ou à une de ces peines seulement. Dans ce cas, une interdiction d'exercer l'activité professionnelle dont il s'agit peut être prononcée pour un terme n'excédant pas 5 ans.

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

Si cet examen sommaire est concluant, l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils dont les critères techniques sont fixés par règlement grand-ducal. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut être déterminée par une prise de sang.

Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

Même en l'absence de tout indice grave visé au premier alinéa du présent paragraphe, toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident est astreinte à subir des vérifications destinées à établir son état alcoolique.

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

Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

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

(4) Sera punie des peines visées au paragraphe (1), toute personne visée au paragraphe (1), dont l'organisme comporte la présence d'une des substances énumérées ci-après : THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à :

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
THC	2
Amphétamine	50
Méthamphétamine	50
MDMA	50
MDA	50
Morphine (libre)	30
Cocaïne	50
Benzoylecgonine	50

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une des personnes visées au paragraphe (1) se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en :

- la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'un des substances visées à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, et ;
- si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent la personne concernée à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

Si les tests visés à l'alinéa précédent s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang sera augmentée du double. Le résultat de la prise de sang fait foi.

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

Toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg et qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

Peut également être astreinte à subir des vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg et n'ayant pas causé des dommages corporels.

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures, et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée aux tests

visés à l'alinéa 2 du présent paragraphe. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés, soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale.

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

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

(5) Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen sommaire de l'haleine ou à l'examen de la sueur ou de la salive, soit aux tests standardisés pour la détection des substances visées à l'alinéa 1er du paragraphe (4), soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise de sang ou à la prise d'urine, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe (1), à l'exception des membres du personnel navigant qui sont punis des peines prévues à l'alinéa 2 du paragraphe (2).

Les frais de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de la sueur ou de la salive, de l'examen de l'air expiré, des tests standardisés pour la détection des substances visées à l'alinéa 3 du paragraphe (4), de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical, ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

(6) Dans tous les cas où le test de l'haleine, de l'examen de la sueur ou de la salive est concluant, la personne visée se voit interdire l'accès ou elle sera obligée de quitter instantanément l'aéronef ou les zones de sûreté à accès réglementé. Il en est de même lorsque la personne visée refuse de se soumettre aux tests prévus.

Art. 29. Sera puni d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs, quiconque aura, d'un aéronef en vol, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui.

Art. 30. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura, sans autorisation, transporté au moyen d'un aéronef ou aura embarqué à bord d'un aéronef, en vue de transport, des munitions ou du matériel de guerre, ou tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions par les lois, règlements ou instructions.

Art. 31. (L 19.5.1973) 1. Sera puni de la réclusion:

- 1) Celui qui aura volontairement compromis la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef privé ou d'Etat;
- 2) Celui qui, sans droit, par violence, ruse ou menace, s'empare d'un aéronef privé ou d'Etat ou en exerce le contrôle ou le détourne de sa route ou tente de commettre l'un de ces faits.

2. La peine sera celle des travaux forcés de dix à quinze ans si l'infraction prévue au paragraphe premier, 1) et 2), a causé des lésions corporelles ou une maladie.

3. La peine sera celle des travaux forcés de quinze à vingt ans:

- 1) Si l'infraction prévue au paragraphe 1er, 1) et 2) a causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave;

2) Si l'infraction prévue au paragraphe 1er, 1) et 2) a eu pour conséquence directe la destruction de l'aéronef ou son endommagement grave.

4. Si l'infraction prévue au paragraphe 1er, 1) et 2) a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera puni de mort.

Si le fait a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera puni de mort.

(L 12.8.2003)**Art. 31-1.** Sont punis des mêmes peines que celles prévues par l'article 31 de la présente loi et suivant les distinctions y établies ceux qui, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement, illicitement et délibérément, ont fourni ou réuni des fonds, des valeurs ou des biens de toute nature, dans l'intention de les voir utilisés ou en sachant qu'ils seront utilisés, en tout ou en partie, en vue de commettre une ou plusieurs des infractions prévues à l'article 31, même s'ils n'ont pas été effectivement utilisés pour commettre une de ces infractions.

Art. 32. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 501 francs à 3000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef.

S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs.

Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 1000 francs à 10 000 francs.

Art. 33. Les infractions aux dispositions des arrêtés grand-ducaux pris en exécution de cette loi pourront être punies d'un emprisonnement ne dépassant pas un an et d'une amende ne dépassant pas 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux décisions du Ministre des Transports pourront être punies d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 50 francs à 500 francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 34. Toute personne qui, condamnée pour une infraction prévue par la présente loi ou par les arrêtés pris pour son exécution, commettra une nouvelle infraction à ces lois ou arrêtés dans un délai de cinq ans à compter du jour où elle a subi ou prescrit sa peine, pourra être condamnée à une peine double du maximum porté contre l'infraction.

Art. 35. (L 19.5.1978) Les dispositions du livre Ier du code pénal, ainsi que la loi du 18 août 1879 portant attribution au cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes, modifiée par la loi du 16 mai 1904, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et par les règlements pris pour son exécution.

Toutefois en cas de délit, le tribunal pourra décider qu'il n'y a pas lieu d'appliquer l'article 43 du Code pénal.

Art. 36. Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois pénales ou fiscales.

Elles seront, en outre, appliquées sans préjudice des sanctions administratives ou disciplinaires et des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Art. 37. (L 19.5.1978) Les infractions commises à bord d'un aéronef luxembourgeois privé ou d'Etat sont réputées commises au Grand-Duché et peuvent y être poursuivies même si l'auteur ou le complice présumé ne se trouve pas sur le territoire du Grand-Duché.

Sont compétents pour la poursuite de ces infractions et de celles prévues par la présente loi et par les règlements pris pour son exécution, le procureur d'Etat ou l'officier du Ministère public près le tribunal de police du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'inculpé, celui du lieu où il se trouve et, à leur défaut, celui de Luxembourg.

Les articles 5, 6 et 7 du code d'instruction criminelle tels qu'ils ont été modifiés par la loi du 18 janvier 1879 et l'arrêté grand-ducal du 25 mai 1944 s'appliquent aux infractions commises à bord

d'un aéronef étranger en vol, comme si le fait s'était accompli hors du territoire du Grand-Duché. En outre, le coupable d'un crime ou d'un délit commis à bord d'un aéronef étranger en vol pourra être poursuivi au Grand-Duché, si lui-même ou la victime est de nationalité luxembourgeoise ou si l'appareil atterrit au Grand-Duché après l'infraction.

Pourront encore être poursuivis au Grand-Duché les auteurs et les complices des infractions visées à l'article 31 de la présente loi si les infractions ont été commises à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente au Grand-Duché, ou encore si les auteurs ou les complices présumés de ces infractions se trouvent sur le territoire luxembourgeois.

Sont compétents pour la poursuite des infractions visées aux deux alinéas précédents le Procureur d'Etat du lieu de la résidence de l'auteur ou du complice présumé, celui où l'auteur ou le complice présumé se trouve, celui du lieu de l'atterrissage, et, à leur défaut, le Procureur d'Etat de Luxembourg.

Chapitre III. – Dispositions de police.

Art. 38. Les aéronefs dont les documents de bord prescrits par les règlements ne sont pas produits ou dont les marques d'immatriculation, ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation, pourront être retenus aux frais et risques de l'exploitant, par les autorités chargées de la surveillance et de la police de la navigation aérienne jusqu'à ce que l'identité de l'appareil ou de l'exploitant ait été établie.

Les aéronefs qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la navigabilité ou pour lesquels les péages, taxes, redevances ou droits réglementaires n'auront pas été liquidés, pourront de même être retenus dans les conditions fixées par les règlements jusqu'à ce que ces prescriptions soient exécutées.

(L 5.6.2009) **Art. 39.** Les officiers de police judiciaire de la Police grand-ducale peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle et leur responsabilité dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg à l'inspection-filtrage de toutes personnes et de leurs objets, bagages ou véhicules.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises peuvent procéder ou faire procéder dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg à l'inspection-filtrage des marchandises.

Les agents visés aux deux alinéas qui précèdent peuvent interdire à toute personne qui s'oppose à l'inspection filtrage ou au contrôle, d'accéder ou de rester dans une zone de sûreté à accès réglementé voire d'accéder ou de demeurer à bord d'un aéronef

(L 5.6.2009)**Art. 39bis.** (1) Outre les officiers et agents de police judiciaire de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de la carrière supérieure de la Direction de l'aviation civile constatent, par des procès-verbaux, les infractions à la présente loi et aux règlements d'application.

Ce même pouvoir revient aux agents de l'Administration des douanes et accises qui, dans l'exercice de leurs compétences douanières, viennent à constater des infractions à la présente loi ou aux règlements d'exécution.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires de la carrière supérieure de la Direction de l'aviation civile ont qualité d'officier de police judiciaire.

(3) Les fonctionnaires visés au paragraphe (2) doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation aérienne. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant: «Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité».

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Art. 40. Les agents assermentés rechercheront et constateront par des procès-verbaux toutes les infractions dans les aérodromes et leurs dépendances et à bord des aéronefs ainsi que les infractions

aux lois et règlements concernant la navigation aérienne. Les procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire et seront transmis sans délai au procureur d'Etat ou à l'officier du ministère public près le tribunal de police compétent.

La compétence de ces agents assermentés s'étendra à tout le territoire du Grand-Duché.

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

*

LOI DU 23 MAI 2012

portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification:

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;
- 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Art. 1er. (1) La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.

(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.

(3) La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006.

Art. 2. Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) «entité gestionnaire d'aéroport»: l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ~~ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés;~~
- 2) «usager d'aéroport»: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- 3) «redevance aéroportuaire»: un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;
- 4) «réseau aéroportuaire»: un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un Etat membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport;

- 5) «projet d'infrastructure»: tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires;
- 6) «autorité de supervision indépendante»: l'Institut Luxembourgeois de Régulation;
- 7) «comité des usagers de l'aéroport»: le comité instauré par l'article 4 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Art. 3. *Non-discrimination et publicité*

(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

Art. 4. *Transparence*

(1) L'Institut Luxembourgeois de Régulation veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1^{er}, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1^{er}, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

Art. 5. *Nouvelles infrastructures*

L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tels que définis à l'article 2, point 5.

Art. 6. Normes de qualité

(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1^{er}.

(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

Art. 7. Différenciation des services

(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

Art. 8. Autorité de supervision indépendante

(1) L'Institut Luxembourgeois de Régulation est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.

(2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier:

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9;
- de publier un rapport annuel de ses activités;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

Art. 9. Consultation et recours

(1) L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.

Cette consultation est organisée par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord

entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants.

Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de super-

vision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(12) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.

(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

Art. 10. *Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante*

(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.

(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.

(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.

(4) Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.

(5) Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.

(6) L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.

Art. 11. *Dispositions modificatives*

(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit:

« Le montant de ces redevances est fixé par règlement grand-ducal sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. »

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:

« Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.»

(3) Est inséré un article 43bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit:

« Art. 43bis. (1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

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

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est remplacé par une disposition libellée comme suit:

«Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne et précise les différentes missions de la Direction.».

Art. 12. Disposition finale

(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.

(2) L'engagement définitif au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se fait par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7365/01

N° 7365¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification: 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(21.12.2018)

Par dépêche du 26 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, une fiche financière ainsi que les textes coordonnés des deux lois que la loi en projet sous revue tend à modifier.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous revue tend à apporter des modifications, d'une part, à la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne et, d'autre part, à la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

À l'article 7, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 31 janvier 1948, il est question de « redevances pour services passagers » et de « redevances de stationnement ». La perception de ces taxes incombe à la société « lux-Airport » en sa qualité d'« organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare ». Or, la terminologie utilisée par la disposition citée pour la désignation des taxes est désuète au regard de la terminologie utilisée par le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013

de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, où il est question de « redevances aéroportuaires ».

À l'article 7, paragraphe 2, alinéa 2, de la loi précitée du 31 janvier 1948, il est question de « redevances d'atterrissage » et de « redevances de vol de nuit ». La perception de ces redevances incombe à l'Administration de la navigation aérienne en sa qualité de prestataire de services de navigation aérienne. Or, la terminologie utilisée par la disposition citée pour la désignation des taxes est désuète au regard de la terminologie utilisée par le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013, précité.

Les modifications envisagées par le projet de loi sous revue ont pour objet de mettre les dispositions à modifier en cohérence avec la législation européenne en la matière.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Le Conseil d'État comprend que les dispositions à remplacer par l'article sous revue sont les alinéas 1^{er} et 2 de l'article 7, paragraphe 2, de la loi précitée du 31 janvier 1948. Il renvoie dans ce contexte aux observations d'ordre légistique.

L'article 1^{er} précise que l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare est autorisé à percevoir les redevances aéroportuaires en plus des redevances pour services passagers, de stationnement et de toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire, qui sont déjà énumérées à l'article 7, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 31 janvier 1948.

Or, comme le soulignent les auteurs du texte en projet, les « redevances aéroportuaires » sont définies par la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, définition par ailleurs transposée de manière littérale par la loi précitée du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE.

Aux termes de cette définition, constitue une « redevance aéroportuaire » un « prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret ».

Le terme « redevance aéroportuaire » englobe dès lors les redevances pour services passagers et pour services de stationnement. Il en résulte que l'ajout des termes « redevances aéroportuaires » rend superflète la mention des redevances pour services passagers et de stationnement.

Par ailleurs, il conviendrait que le nouveau texte précise expressément que le terme de « redevance aéroportuaire » reçoit la même acception que celle que lui confère la loi précitée du 23 mai 2012.

Compte tenu des considérations qui précèdent, le Conseil d'État propose de conférer à l'article sous revue le libellé suivant :

« **Art. 1^{er}.** L'article 7, paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« (2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, les redevances aéroportuaires telles que définies à l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Peut être perçue par l'Administration de la navigation aérienne, toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne. » »

Article II

La suppression de texte que l'article sous revue se propose d'opérer à l'article 2, point 1), de la loi précitée du 23 mai 2012 n'appelle pas d'observation.

Par ailleurs, le Conseil d'État propose de supprimer également la partie de phrase « , pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés ». En effet, cette énumération des taxes aéroportuaires ne faisait de sens que tant qu'il s'agissait de distinguer entre les redevances qui pouvaient être perçues par l'exploitant de l'aéroport qu'est « lux-Airport » et celles qui pouvaient être perçues par l'Administration de la navigation aérienne. Or, aux termes de la loi en projet, le seul organisme habilité à percevoir les redevances aéroportuaires est désormais l'organisme visé à l'article 2 de la loi précitée du 26 juillet 2002, tandis que l'Administration de la navigation aérienne perçoit les redevances pour la rétribution des services de navigation aérienne. Si cette proposition du Conseil d'État ne devait pas être retenue, il faudrait veiller à remplacer l'énumération des différentes taxes par la notion générique de « redevances aéroportuaires ».

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observation générale

Les articles sont introduits par la forme abrégée « **Art.** » et sont numérotés en chiffres arabes. Il convient ainsi d'écrire « **Art. 1^{er}.** » et « **Art. 2.** ».

Intitulé

Lorsqu'il existe plusieurs actes destinés à être modifiés, chaque acte référé est à énumérer en faisant recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...). Il en résulte que l'intitulé est à rédiger comme suit :

« Projet de loi portant modification :

- 1° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2° de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification :
 - 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
 - 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ».

Article 2

Il convient d'inclure la virgule précédant les termes « , ainsi que l'Administration de la navigation aérienne » dans les termes à supprimer. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire de faire figurer les termes à supprimer en caractères italiques.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 21 décembre 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7365/02

N° 7365²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant modification :

- 1° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2° de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

* * *

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

(14 novembre 2019)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. François BENOY, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi élargé a été déposé à la Chambre des Députés le 4 octobre 2018 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives et réglementaires sur l'égalité des femmes et des hommes, du texte coordonné et de la fiche financière.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 21 décembre 2018.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a, lors de sa réunion du 24 octobre 2019, désigné Monsieur Carlo Back rapporteur du projet de loi. Elle a encore examiné lors de cette même réunion le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

La Commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 14 novembre 2019.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi a comme objet de mettre à jour la législation nationale sur les redevances en matière de transport aérien.

D'un côté, il s'agit de mettre à jour la formulation actuelle de l'article 7 (2) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, la formulation actuelle date de 2009 et depuis lors il y a eu une évolution importante au niveau de la réglementation européenne en la matière, notamment par le Règlement (UE) n°391/2013 du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne ainsi que par la Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 mai 2012.

Ainsi, on peut désormais distinguer deux catégories de redevances : les redevances de services de la navigation aérienne et les redevances aéroportuaires.

Concernant les redevances aéroportuaires, celles-ci sont définies dans la Directive 2009/12/CE susmentionnée. Selon la loi susmentionnée du 31 janvier 1948, ces redevances peuvent être perçues par la société lux-Airport.

Quant aux redevances de navigation aérienne, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), chargée principalement de l'aiguillage des aéronefs dans un espace aérien déterminé, a été autorisée à percevoir directement ces redevances, qui auparavant étaient appelées « redevances d'atterrissage ».

Les redevances de navigation aérienne sont désormais composées des « Terminal Navigation Charges – TNC » et des « En Route Charges – ERC ». Pourtant, la législation actuelle fait référence à des « redevances d'atterrissage » ainsi que des « redevances de vol de nuit » qui, elles n'existent plus sous cette forme puisqu'elles font partie des redevances TNC.

Par conséquent, face à ces changements au niveau de la terminologie, le projet de loi entend adapter la terminologie des redevances relatives aux services de la navigation aérienne dans la législation nationale, notamment en supprimant la notion de « redevances d'atterrissage ».

De l'autre côté, le projet de loi entend aussi adapter la législation nationale sur la perception des redevances en matière de transport aérien. Plus précisément, il s'agit d'adapter l'article 2 de la loi susmentionnée du 23 mai 2012 qui fixe les principes applicables à la perception de ces redevances.

La société lux-Airport ainsi que l'ANA perçoivent leurs redevances respectives dans leur fonction d'entité gestionnaire de l'aéroport. Or, la loi de 2012 ne s'appliquant pas aux redevances de navigation aérienne perçues par l'ANA, celle-ci ne devrait plus figurer à l'article 2, point 1) de ladite loi. C'est pourquoi le projet de loi prévoit la suppression de la référence en question.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Avis du Conseil d'Etat du 21 décembre 2018

Dans son avis du 21 décembre 2018, le Conseil d'État n'émet pas d'opposition formelle à l'égard du projet de loi sous avis.

Il remarque d'abord que les termes « redevances pour services passagers », « redevances de stationnement », « redevances d'atterrissage » et « redevances de vol de nuit » employés aux alinéas 1 et 2 de l'article 7, paragraphe 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne que le projet sous avis entend modifier sont désuètes au regard de la terminologie du règlement d'exécution (UE) n°391/2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, où il est question de « redevances aéroportuaires ».

Quant au premier article du projet de loi, le Conseil d'État estime que l'ajout des termes « redevances aéroportuaires » rend superfétatoire la mention de redevances pour services passagers et de stationnement puisque les « redevances aéroportuaires » telles qu'elles sont définies par la directive 2009/12/CE englobent déjà les redevances pour services passagers et pour services de stationnement. De plus, le Conseil d'État estime que le projet sous avis devrait préciser expressément que le terme de « redevance aéroportuaire » reçoit la même acception que celle que lui confère la loi précitée du 23 mai 2012 qui, elle reprend de manière littérale la définition de la directive 2009/12/CE.

Concernant l'article 2, le Conseil d'État propose de supprimer la partie de phrase « , pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés ». Selon le Conseil d'État, prenant en compte que le projet sous avis propose que l'organisme visé à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg devienne le seul organisme habilité à percevoir les redevances aéroportuaires, il n'y a plus de nécessité d'énumérer les taxes aéroportuaires. Dans le cas où cette proposition de suppression ne serait pas retenue, le Conseil d'État propose de remplacer l'énumération des différentes taxes par la notion générique de « redevances aéroportuaires ».

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er} du projet de loi déposé

L'article 1^{er} précise que l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare est autorisé à percevoir les redevances aéroportuaires en plus des redevances pour services passagers, de stationnement et de toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire, qui sont déjà énumérées à l'article 7, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 31 janvier 1948.

Or, comme le soulignent les auteurs du texte en projet, les « redevances aéroportuaires » sont définies par la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, définition par ailleurs transposée de manière littérale par la loi précitée du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE.

Le Conseil d'État note dans son avis du 21 décembre 2018 qu'aux termes de cette définition, constitue une « redevance aéroportuaire » un « prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret ».

Le terme « redevance aéroportuaire » englobe dès lors les redevances pour services passagers et pour services de stationnement. Il en résulte que l'ajout des termes « redevances aéroportuaires » rend superfluateur la mention des redevances pour services passagers et de stationnement.

Par ailleurs, il conviendrait que le nouveau texte précise expressément que le terme de « redevance aéroportuaire » reçoit la même acception que celle que lui confère la loi précitée du 23 mai 2012.

Compte tenu des considérations qui précèdent, le Conseil d'État propose de conférer à l'article sous revue le libellé suivant :

« **Art. 1^{er}.** L'article 7, paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« (2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, les redevances aéroportuaires telles que définies à l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Peut être perçue par l'Administration de la navigation aérienne, toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne. » »

La commission parlementaire a décidé de reprendre la proposition du Conseil d'État de renvoyer à la loi du 23 mai 2012 précitée qui définit la notion de « redevance aéroportuaire ». Il devient dès lors inutile de préciser qu'en font partie les redevances pour services passagers et pour services de stationnement puisqu'elles sont déjà englobées dans cette définition. La commission a partant décidé ainsi de supprimer ces mentions.

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les articles sont introduits par la forme abrégée « **Art.** » et sont numérotés en chiffres arabes. Il convient ainsi d'écrire « **Art. 1^{er}.** » et « **Art. 2.** ».

Toutes ces modifications d'ordre purement légistique ont été reprises par la commission parlementaire.

Article 2 du projet de loi déposé

L'article 2 propose une suppression de texte à l'article 2, point 1), de la loi du 23 mai 2012.

Cette suppression n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Par ailleurs, le Conseil d'État propose de supprimer également la partie de phrase « , pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés ».

En effet, cette énumération des taxes aéroportuaires ne faisait de sens que tant qu'il s'agissait de distinguer entre les redevances qui pouvaient être perçues par l'exploitant de l'aéroport qu'est « lux-Airport » et celles qui pouvaient être perçues par l'Administration de la navigation aérienne. Or, aux termes de la loi en projet, le seul organisme habilité à percevoir les redevances aéroportuaires est désormais l'organisme visé à l'article 2 de la loi précitée du 26 juillet 2002, tandis que l'Administration de la navigation aérienne perçoit les redevances pour la rétribution des services de navigation aérienne. Si cette proposition du Conseil d'État ne devait pas être retenue, il faudrait veiller à remplacer l'énumération des différentes taxes par la notion générique de « redevances aéroportuaires ».

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'il convient d'inclure la virgule précédant les termes « , ainsi que l'Administration de la navigation aérienne » dans les termes à supprimer. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire de faire figurer les termes à supprimer en caractères italiques.

La commission décide de reprendre toutes les modifications d'ordre légistique proposées par le 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 7365 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

portant modification :

- 1° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2° de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Art. 1^{er}. L'article 7, paragraphe 2, alinéa 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« (2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle

aérogare les redevances aéroportuaires telles que définies à l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et de c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Peut être perçue par l'Administration de la navigation aérienne toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne. »

Art. 2. A l'article 2, point 1) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile les mots « , pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés » sont supprimés.

Luxembourg, le 14 octobre 2019

Le Président-Rapporteur,

Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7365

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 11/12/2019 17:33:41	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 8	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7365 Régl. de la navigation aérienne	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7365	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procuration:	6	0	0	6
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt Nancy	Oui	(Mme Hetto-Gaasch Françoise)
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui	(Mme Reding Viviane)	M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schank Marco	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui	(M. Halsdorf Jean-Marie)			

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Back Carlo	Oui	
M. Benoy François	Oui	(Mme Empain Stéphanie)	Mme Bernard Djuna	Oui	
Mme Empain Stéphanie	Oui		Mme Gary Chantal	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
M. Margue Charles	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		M. Colabianchi Frank	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Graas Gusty)

déi Lénk					
M. Baum Marc	Oui		M. Wagner David	Oui	

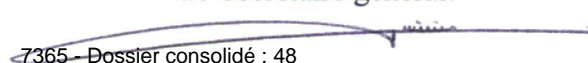
LSAP					
M. Biancalana Dan	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	

groupe technique					
M. Clement Sven-Piraten	Oui	(M. Goergen Marc-Piraten)	M. Engelen Jeff-ADR	Oui	
M. Gibéryen Gast-ADR	Oui		M. Goergen Marc-Piraten	Oui	
M. Kartheiser Fernand-ADR	Oui		M. Reding Roy-ADR	Oui	

Le Président:



Le Secrétaire général:



7365/03

N° 7365³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

* * *

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

(20.12.2019)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 11 décembre 2019 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 11 décembre 2019 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 21 décembre 2018 ;

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 18 votants, le 20 décembre 2019.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente du Conseil d'État,
Agy DURDU

05



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 14 novembre 2019

Ordre du jour :

1. 7364 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7365 Projet de loi portant modification
1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7500 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2020 et modifiant :
1° la loi générale des impôts du 22 mai 1931 (Abgabenordnung) ;
2° la loi du 27 juillet 1938 portant création d'un fonds de réserve pour la crise ;
3° la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ;
4° la loi modifiée du 10 mars 1969 portant institution d'une inspection générale des finances ;
5° la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ;
6° la loi modifiée du 28 mars 1997 concernant l'exploitation des chemins de fer et
1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946 ;
2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) ;
3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'État à l'égard des CFL et

4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

7° la loi modifiée du 24 décembre 1996 portant introduction d'une bonification d'impôt sur le revenu en cas d'embauchage de chômeurs

8° la loi modifiée du 28 avril 1998 portant :

a) harmonisation de l'enseignement musical dans le secteur communal ;

b) modification de l'article 5 de la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail ;

c) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires ;

9° la loi électorale modifiée du 18 février 2003 ;

10° la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilés sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques ;

11° la loi modifiée du 29 avril 2014 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2014 ;

12° la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État ;

13° la loi du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ;

14° la loi du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA

- Rapporteur : Monsieur Yves Cruchten

7501 Projet de loi relatif à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2019-2023

- Rapporteur : Monsieur Yves Cruchten

- Présentation des volets Mobilité et Travaux publics

4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Mme Félicie Weycker, Mme Vénére Dos Reis, M. Tom Weisgerber, M. Laurent Dahm, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Patrick Weymerskirch, du groupe parlementaire LSAP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7364 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Le projet de rapport est approuvé à l'unanimité des membres présents.

2. 7365 Projet de loi portant modification
1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Afin de se conformer à l'avis du Conseil d'État, le représentant du Ministère propose de modifier l'article 1^{er} du projet de loi comme suit :

Art. 1^{er}. L'article 7 paragraphe 2, alinéa 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« (2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances aéroportuaires, ~~les redevances pour services passagers,~~ telles que définies à l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et de c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne, toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne. »

Cette proposition est adoptée par l'ensemble de la commission. Le projet de rapport est modifié dans ce sens.

Sous réserve des modifications exposées ci-dessus, le projet de rapport est approuvé à l'unanimité des membres présents.

3. 7500 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2020 et modifiant :
1° la loi générale des impôts du 22 mai 1931 (Abgabenordnung) ;

2° la loi du 27 juillet 1938 portant création d'un fonds de réserve pour la crise ;
3° la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ;
4° la loi modifiée du 10 mars 1969 portant institution d'une inspection générale des finances ;
5° la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ;
6° la loi modifiée du 28 mars 1997 concernant l'exploitation des chemins de fer et
1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946 ;
2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) ;
3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'État à l'égard des CFL et
4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
7° la loi modifiée du 24 décembre 1996 portant introduction d'une bonification d'impôt sur le revenu en cas d'embauchage de chômeurs
8° la loi modifiée du 28 avril 1998 portant :
a) harmonisation de l'enseignement musical dans le secteur communal ;
b) modification de l'article 5 de la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail ;
c) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires ;
9° la loi électorale modifiée du 18 février 2003 ;
10° la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilés sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques ;
11° la loi modifiée du 29 avril 2014 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2014 ;
12° la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État ;
13° la loi du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ;
14° la loi du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA

7501 **Projet de loi relatif à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2019-2023**

Monsieur le Ministre procède à la présentation du projet de loi à l'aide d'une présentation PowerPoint annexée au présent procès-verbal.

De l'échange de vues subséquent il y a lieu de retenir ce qui suit :

Concernant les investissements dans les transports publics et plus particulièrement dans le matériel roulant s'élevant à quelque 400 millions d'euros, dont la livraison est prévue entre fin 2021 et 2024, Monsieur Marco Schank (CSV) souhaite savoir pourquoi il y a un si grand écart entre les deux livraisons planifiées. Monsieur le Ministre explique que les commandes tiennent compte de l'état d'avancement des chantiers. Le matériel sera commandé en temps utile, au fur et à mesure du déroulement des projets.

Monsieur Marco Schank salue les investissements annoncés dans la sécurité routière par Monsieur le Ministre (3,3 millions d'euros seront investis dans des campagnes de sensibilisation, frais de formation, d'éducation et de prévention routière). L'orateur rappelle qu'un nouveau plan d'action pour la sécurité routière pour la période 2019-2023 a été présenté par Monsieur le Ministre en date du 13 mai 2019 lors d'une conférence de presse et souhaite savoir dans ce contexte quel est l'état d'avancement concernant la mise en œuvre du catalogue des mesures présenté. Monsieur le Ministre explique que les mesures seront mises en œuvre par le biais de divers postes budgétaires (notamment par « screening »/examen analytique des routes les plus dangereuses, par le premier radar-tronçon, etc.), non explicitement énumérés dans la présentation PowerPoint.

Monsieur Marc Lies (CSV) souhaite recevoir davantage d'informations concernant le chantier de la route N3. Quel est l'état d'avancement du chantier, notamment pour ce qui est du pôle d'échange Bonnevoie et du module central ? Monsieur le Ministre informe que les travaux progressent bien. Le point le plus délicat dans le cadre de la mise en œuvre du projet sera sûrement le pont Buchler, l'exploitation du pont par Luxtram étant prévue pour juin 2021. L'objectif est de faire circuler le tram sur la nouvelle N3 en direction du lycée et du pôle d'échange de Bonnevoie en décembre 2021, à condition que la phase de test se déroule bien.

Concernant le volet « chemin de fer - Fonds du Rail », Monsieur le Ministre informe que les travaux avancent actuellement bien sur la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg. Suite à une demande afférente de Monsieur Marc Lies, l'orateur est d'accord pour fournir dans les meilleurs délais davantage d'informations à la commission relatif audit projet.

Monsieur Dan Biancalana (LSAP) souhaite connaître la durée estimée des travaux d'élargissement de l'A3, c'est-à-dire la mise à 2 X 3 voies entre la frontière française et la Croix de Gasperich. Monsieur le Ministre informe la commission que la durée prévue est de 5 ans et que les travaux commenceront en 2021.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) souhaite savoir si par la mise en conformité de la gare de Pétange est également visée l'extension du quai. Il lui est répondu par l'affirmative.

Pour ce qui est du projet de réfection de la piste de l'aéroport national, dont le chantier aurait initialement dû démarrer fin 2017, Monsieur le Ministre confirme le lancement des travaux pour le printemps 2021. La totalité du projet sera financée par la société de l'aéroport de Luxembourg, Lux-Airport.

Dans le cadre de l'introduction de la gratuité des transports publics à partir du 1^{er} mars 2020, Monsieur Yves Cruchten souhaite encore savoir si les communes seront dédommagées. Il est rappelé qu'il a été convenu que chaque commune pourra décider d'y participer et que le financement par les communes restera inchangé.

À la question de Monsieur Jeff Engelen (ADR) de savoir ce qui est visé exactement par le matériel roulant, i.e. s'il s'agit d'un remplacement d'ancien matériel ou de la fourniture de nouveau matériel, Monsieur le Ministre précise que le seul matériel qui sera remplacé sont les automotrices de la série 2000,

appelées « Z2 ». Pour le reste, il s'agit de la modernisation ainsi que de la fourniture de matériel supplémentaire (notamment pour doubler le nombre de places assises dans les trains¹).

À une question de Monsieur Aly Kaes (CSV) concernant les travaux projetés sur la route N7, Monsieur le Ministre propose à la commission de venir faire une présentation du projet au cours d'une réunion qui pourrait avoir lieu début de l'année 2020. Dans ce contexte il informe encore la commission que la loi de financement sera déposée dans la Chambre des Députés avant l'été 2020.

4. 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

¹ Pour continuer à moderniser leur flotte de matériel roulant, les CFL ont commandé 34 nouvelles rames de la gamme « Coradia » le 18 décembre 2018. Fournies progressivement par Alstom à partir de décembre 2021, les nouvelles rames constituant la nouvelle série 2400, permettront d'augmenter considérablement le nombre de places offertes, de plus de 27.200 places assises en 2018 à 39.100 places. La totalité des rames sera livrée d'ici décembre 2024.

02



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 24 octobre 2019

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 7 juin 2019 (parlement des jeunes)
2. 7364 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation et examen du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7365 Projet de loi portant modification
 - 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
 - 2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation et examen du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

M. Jean-Marie Halsdorf remplaçant M. Félix Eischen

M. Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics/Transports aériens

Mme Stéphanie Theisen, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics/Direction de l'Aviation civile

M. Dan Michels, du Groupe parlementaire « déi Gréng »
Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marco Schank

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 7 juin 2019 (parlement des jeunes)

Le projet de procès-verbal est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission.

2. 7364 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

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

La représentante du Ministère procède à une brève 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 n°7364⁰⁰.

En effet, le présent projet de loi a comme objet l'adaptation de la législation en matière d'exploitation ou d'opération d'un aéroport, d'une héliportation ou d'un terrain de vol.

La nécessité des adaptations prévues par le présent projet de loi émane de l'avis n°51.983 du Conseil d'État sur un projet de règlement grand-ducal relatif à l'exploitation et la supervision continue des héliportations. Dans cet avis, le Conseil d'État constate que l'exploitation ou l'opération des aéroports ou terrains de vol pourrait également être exercée en tant qu'activité commerciale. La liberté de commerce et de l'industrie étant protégée par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, il s'avère nécessaire d'introduire un article dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, afin de donner une base légale formelle au projet de règlement grand-ducal relatif à l'exploitation et la supervision continue des héliportations.

Le présent projet de loi inclut également l'exploitation des aéroports et des terrains de vol qui pourrait aussi être exercée en tant qu'activité commerciale. Notons par ailleurs que sont concernés par le présent projet de loi que les aéroports, héliportations et terrains de vol non actuellement couverts par le droit de l'Union européenne, dont l'Aéroport de Luxembourg ne fait pas partie.

La commission procède ensuite à l'examen des articles du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 21 décembre 2018.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} a pour objet d'insérer un nouvel article 7^{ter} dans la loi du 31 janvier 1948.

La nouvelle disposition est destinée à servir de base légale à une réglementation ultérieure, par voie de règlement grand-ducal, de l'activité d'exploitation ou d'opération d'un aéroport, d'une héliport ou d'un terrain de vol.

Le Conseil d'État note dans son avis du 21 décembre 2018 que le paragraphe 4 énonce que les critères d'obtention et de validité des autorisations ainsi que les exigences techniques et opérationnelles sont « fixés » par règlement grand-ducal. Or, en matière réservée par la Constitution à la loi formelle, la loi se doit de définir l'objectif et les conditions des mesures d'exécution. Le législateur ne saurait reléguer à un règlement grand-ducal le soin de « fixer » des critères et exigences sans porter atteinte aux exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Le Conseil d'État note encore que les exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution se trouvent en revanche satisfaites lorsque le règlement grand-ducal « précise » les critères et exigences pertinents. Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, que le terme « fixés » soit remplacé par celui de « précisés ».

En vue de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire décide de remplacer le terme « fixés » par celui de « précisés ».

Le Conseil d'État relève par ailleurs que le paragraphe 6 évoque l'hypothèse du renouvellement des autorisations, alors que la durée des autorisations est censée être illimitée. L'hypothèse du renouvellement s'avère dès lors être superflue et est à supprimer.

Or, la commission note que cette loi s'applique aux autorisations d'exploitation de plusieurs types de terrains. S'il est vrai que pour une héliport cette autorisation est illimitée (précision apportée dans le règlement grand-ducal relatif aux héliports), pour les autres catégories, qui ne sont pas encore réglementées par règlement grand-ducal, l'hypothèse d'un renouvellement n'est pas à exclure totalement, de sorte que la suggestion du Conseil d'État n'est pas reprise.

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la phrase liminaire de l'article sous revue est à rédiger comme suit :

« À la suite de l'article 7bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un nouvel article 7^{ter} avec le libellé suivant :

« [...] » ».

Au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, de l'article à insérer, les termes « paragraphe premier » sont à remplacer par ceux de « paragraphe 1^{er} », les lettres « er » étant à insérer en exposant derrière le numéro.

Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, ainsi qu'en deux autres occurrences à l'alinéa 3, de l'article qu'il s'agit d'insérer, il convient de remplacer l'acronyme « DAC » par la dénomination complète qui est : « Direction de l'aviation civile ». La loi qu'il s'agit de modifier n'a en effet pas introduit de forme abrégée pour la dénomination de la Direction de l'aviation civile.

Au paragraphe 6 de l'article qu'il s'agit d'insérer, il convient de supprimer la conjonction de coordination « ou » entre les différents éléments de l'énumération et d'insérer les termes « dans l'un des cas suivants » avant le deux-points introduisant l'énumération.

Toutes ces modifications d'ordre purement légistique sont reprises par la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 a pour objet d'insérer un nouvel article 15*bis* dans la loi du 31 janvier 1948. La nouvelle disposition érige en délit et punit d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait d'exploiter ou d'opérer un aérodrome, une hélistation ou un terrain de vol sans disposer de l'autorisation requise en vertu de l'article 7*ter* en projet, ou encore le fait pour un exploitant ou un opérateur de ne pas respecter les limitations apportées à son autorisation en vertu du même article 7*ter* en projet.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la commission parlementaire quant au fond.

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la phrase liminaire de l'article sous revue est à rédiger comme suit :

« À la suite de l'article 15 de la même loi, il est inséré un nouvel article 15*bis* avec le libellé suivant :

« [...] » ».

Finalement le Conseil d'État note encore, qu'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.

La commission décide de reprendre toutes les modifications d'ordre purement légistique.

Monsieur le Rapporteur souhaite savoir si la présente loi s'applique également à l'Aéroport de Luxembourg. Il est répondu par la négative. lux-Airport, qui est l'unique aéroport international du Luxembourg destiné au transport commercial aérien des passagers, aux opérations de fret et à l'aviation générale, est soumis à une réglementation européenne. La présente loi s'applique uniquement aux aérodromes, hélistations et terrains de vol du Luxembourg.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si les héliports des hôpitaux tombent dans le champ d'application de la présente loi. Qu'en est-il des

hélicoptères privés ou encore de l'atterrissage d'un hélicoptère dans le cadre d'un événement ? Le représentant du Ministère explique que les hélicoptères des hôpitaux sont certifiés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). À noter que ces hélicoptères sont reconnus/qualifiés d'utilité publique et n'exploitent pas de commerce. Actuellement il n'existe pas de hélicoptères privés au Luxembourg, mais ces derniers tomberaient également dans le champ d'application de la présente loi. L'atterrissage d'un hélicoptère dans le cadre d'un événement nécessite une autorisation préalable du directeur de l'aviation civile.

À une question afférente de Monsieur Carlo Back (déi gréng), il est répondu que l'Air Rescue Asbl a une autorisation générale d'atterrissage.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) souhaite savoir si le projet de loi prévoit des dispositions transitoires pour les petits aéroports nationaux tels les aérodromes de Noertrange et d'Useldange. Le représentant du Ministère informe la commission que les aérodromes de Noertrange et d'Useldange, qui sont déjà conformes aux normes internationales, gardent leur autorisation (agrément ministériel).

Monsieur Marc Hansen (déi gréng) aimerait savoir quels aérodromes, hélistations et terrains de vol existant actuellement au Luxembourg tombent dans le champ d'application du présent projet de loi. Il est expliqué que le présent projet de loi s'applique actuellement au Luxembourg aux hélistations des bateaux battant pavillon luxembourgeois (exploitation commerciale). Seront également couverts par le présent projet de loi des éventuels futurs terrains d'atterrissage ouverts aux ULM, ou encore destinés aux drones si ces derniers auraient besoin d'un terrain d'atterrissage.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite savoir - si tel était le cas - par quels textes législatifs les drones sont régis. Il est expliqué qu'actuellement chaque État membre de l'Union européenne applique sa propre réglementation nationale. Pour effectuer des exploitations à l'étranger, un exploitant doit donc se conformer aux règles locales, ce qui rend difficile les exploitations à l'étranger.

La Commission européenne a élaboré deux règlements permettant d'harmoniser les pratiques et de faciliter ainsi les opérations dans l'Union européenne.

La nouvelle réglementation européenne des drones entrera en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2020¹. Il s'agit plus particulièrement du règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord, ainsi que du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Ces deux textes prévoient une harmonisation du droit du drone dans l'Union européenne. On distinguera 3 catégories de drones en fonction du risque (catégorie « open », catégorie « specific », catégorie « certified »)

Au Luxembourg les drones tombent actuellement dans le champ d'application du règlement grand-ducal du 22 janvier 1985 relatif à l'autorisation de services

¹ Note du Secrétariat : Vu la crise sanitaire (Covid-19), cette entrée en vigueur a été reculé de 6 mois, au 31 décembre 2020 (et non plus le 1er juillet 2020).

aériens réguliers interrégionaux pour le transport de passagers, d'articles postaux et de fret entre États membres.

Actuellement, au Luxembourg tout exploitant d'un drone, privé ou commercial, doit avoir obtenu au préalable une autorisation de la part de la DAC (autorisation générique ou spécifique). Le représentant du Ministère note cependant à cet égard qu'il n'y a pas encore de sanction spécifique prévue en cas d'absence d'autorisation. Actuellement, le contrevenant est puni des peines prévues par la loi du 31 janvier 1948 (« mise en danger de la vie d'autrui »). Chaque exploitant doit en outre disposer d'un certificat d'assurance. Actuellement, l'exploitant doit encore disposer d'une autorisation du propriétaire du terrain qu'il souhaite survoler, respectivement d'une autorisation de la commune concernée. Or, cette obligation sera abrogée prochainement.

Monsieur Dan Biancalana (LSAP), tout en prenant connaissance de cette information, estime que la DAC devrait tout au moins informer la commune concernée par un éventuel survol, si de tels autorisations sont accordées. Le représentant du Ministère explique que ceci s'avère impossible en pratique pour les autorisations génériques accordées, mais sera probablement possible pour les autorisations spécifiques accordées. Monsieur Marc Hansen (déi gréng) estime qu'il reviendrait tout au moins aux exploitants disposant d'une autorisation générique d'informer les communes concernées qu'ils souhaitent survoler leur terrain.

Monsieur le Président propose de saisir le Syvicol de cette problématique.

À noter qu'une autorisation générique autorise son titulaire à effectuer des vols :

- avec un drone ayant une masse maximale au décollage inférieure à 4 kg, et
- de jour, et
- à une hauteur de moins de 50 mètres au-dessus du sol, et
- sur tout le territoire du Luxembourg, à l'exception des zones de protection.

Cette autorisation générique prévoit des conditions générales d'exploitation que l'exploitant devra à tout moment respecter (par exemple : assurance responsabilité civile, priorité pour les avions habités, etc...).

Toute opération sortant du cadre de ces conditions devra faire l'objet d'une autorisation spécifique.

Une autorisation spécifique devra être demandée lorsque l'opérateur compte effectuer des vols :

- avec un drone ayant une masse maximale au décollage supérieure à 4 kg, ou
- de nuit, ou

- à une hauteur de plus de 50 mètres au-dessus du sol, ou
- dans une des zones de protection.

Une autorisation spécifique sera liée à une mission particulière, elle sera limitée dans le temps et comprendra des limitations en fonction de la mission effectuée, de l'endroit des opérations et du type de machine.

À la question de Monsieur Jean-Marie Halsdorf (CSV) si les drones militaires (notamment ceux de l'OTAN) tombent dans le champ d'application de la réglementation européenne planifiée, il est répondu par la négative, le secteur militaire n'étant pas une compétence européenne. Concernant la question de Monsieur Halsdorf relative à l'utilisation des drones dans le cadre d'accidents, de catastrophes etc., il est répondu par l'affirmative ; le CGDIS et la police utilisent déjà actuellement des drones dans les hypothèses illustrées. Le CGDIS ainsi que la police ont des autorisations spécifiques et ne tomberont ainsi pas dans le champ d'application de la réglementation européenne.

Monsieur Marc Goergen souhaite recevoir des précisions concernant la réglementation relative aux aéromodèles (aéromodélisme). Le représentant du Ministère explique qu'aucune différence n'est faite par rapport au drone ; par conséquent la même réglementation s'applique. La Commission européenne emploie le terme générique « aéronefs sans équipage à bord ». Par cette terminologie, il y a lieu de comprendre tout aéronef sans équipage à bord et l'équipement servant à le contrôler à distance (y compris les drones, aéromodèles (modèles d'avions à échelle réduite) etc.).

Monsieur Aly Kaes (CSV), tout en remerciant les représentants du Ministère pour ces explications exhaustives, estime qu'il faut sensibiliser l'opinion publique à ces règles. En outre, il est d'avis que chaque drone devrait obligatoirement être muni d'une plaque d'immatriculation afin de pouvoir plus facilement détecter son exploitant en cas d'incident (accident, infraction, etc.).

Un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission.

- 3. 7365** **Projet de loi portant modification**
1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Monsieur Carlo Back est désigné rapporteur du projet de loi.

Ce projet de loi a comme objet de mettre à jour la législation nationale sur les redevances en matière de transport aérien.

Plus particulièrement, il s'agit de mettre à jour la formulation actuelle de l'article 7 (2) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, la formulation actuelle date de 2009 et depuis lors il y a eu une évolution importante au niveau de la réglementation européenne en la matière, notamment par le Règlement (UE) n°391/2013 du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne ainsi que par la Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 mai 2012.

Ainsi, on peut désormais distinguer deux catégories de redevances : les redevances de services de la navigation aérienne et les redevances aéroportuaires.

Pour plus de détails il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi.

La commission procède ensuite à l'examen des articles du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État :

Article 1^{er} du projet de loi déposé

L'article 1^{er} précise que l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare est autorisé à percevoir les redevances aéroportuaires en plus des redevances pour services passagers, de stationnement et de toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire, qui sont déjà énumérées à l'article 7, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 31 janvier 1948.

Le Conseil d'État note dans son avis du 21 décembre 2018 que : « Or, comme le soulignent les auteurs du texte en projet, les « redevances aéroportuaires » sont définies par la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, définition par ailleurs transposée de manière littérale par la loi précitée du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE.

Aux termes de cette définition, constitue une « redevance aéroportuaire » un « prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret ».

Le terme « redevance aéroportuaire » englobe dès lors les redevances pour services passagers et pour services de stationnement. Il en résulte que l'ajout des termes « redevances aéroportuaires » rend superfétatoire la mention des redevances pour services passagers et de stationnement.

Par ailleurs, il conviendrait que le nouveau texte précise expressément que le terme de « redevance aéroportuaire » reçoit la même acception que celle que lui confère la loi précitée du 23 mai 2012.

Compte tenu des considérations qui précèdent, le Conseil d'État propose de conférer à l'article sous revue le libellé suivant :

« **Art. 1^{er}**. L'article 7, paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« (2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, les redevances aéroportuaires telles que définies à l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Peut être perçue par l'Administration de la navigation aérienne, toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne. » »

La commission parlementaire décide de reprendre la proposition du Conseil d'État de renvoyer à la loi du 23 mai 2012 précitée qui définit les termes « redevance aéroportuaire ». Il devient dès lors inutile de préciser qu'en font partie les redevances pour services passagers et pour services de stationnement qui sont déjà englobées dans cette définition. Partant la commission décide de supprimer ces mentions.

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les articles sont introduits par la forme abrégée « **Art.** » et sont numérotés en chiffres arabes. Il convient ainsi d'écrire « **Art. 1^{er}**. » et « **Art. 2.** ».

Toutes ces modifications d'ordre purement légistique sont reprises par la commission parlementaire.

Article 2 du projet de loi déposé

L'article 2 propose une suppression de texte à l'article 2, point 1), de la loi du 23 mai 2012.

Cette suppression n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Par ailleurs, le Conseil d'État propose de supprimer également la partie de phrase « , pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés ».

En effet, cette énumération des taxes aéroportuaires ne faisait de sens que tant qu'il s'agissait de distinguer entre les redevances qui pouvaient être perçues par l'exploitant de l'aéroport qu'est « lux-Airport » et celles qui pouvaient être perçues par l'Administration de la navigation aérienne. Or, aux termes de la loi en projet, le seul organisme habilité à percevoir les redevances aéroportuaires est désormais l'organisme visé à l'article 2 de la loi précitée du 26 juillet 2002, tandis que l'Administration de la navigation aérienne perçoit les

redevances pour la rétribution des services de navigation aérienne. Si cette proposition du Conseil d'État ne devait pas être retenue, il faudrait veiller à remplacer l'énumération des différentes taxes par la notion générique de « redevances aéroportuaires ».

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'il convient d'inclure la virgule précédant les termes « , ainsi que l'Administration de la navigation aérienne » dans les termes à supprimer. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire de faire figurer les termes à supprimer en caractères italiques.

La commission décide de reprendre toutes les modifications d'ordre légistique proposées par le Conseil d'État.

Un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission.

4. Divers

Suite à une demande afférente du groupe parlementaire CSV, le Président de la commission propose aux membres de mettre la réforme du réseau RGTR à l'ordre du jour de la réunion du 9 novembre 2019.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

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

7365

Loi du 20 décembre 2019 portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

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 11 décembre 2019 et celle du Conseil d'État du 20 décembre 2019 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

L'article 7, paragraphe 2, alinéa 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« (2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances aéroportuaires telles que définies à l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et de c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Peut être perçue par l'Administration de la navigation aérienne toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne. »

Art. 2.

À l'article 2, point 1) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile les mots « , pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi

que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés » sont supprimés.

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

Crans-Montana, le 20 décembre 2019.
Henri

Doc. parl. 7365 ; sess. ord. 2017-2018, 2018-2019 et 2019-2020.

