



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7561

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

Date de dépôt : 15-04-2020

Date de l'avis du Conseil d'État : 16-06-2020

Auteur(s) : Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
16-11-2021	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
15-04-2020	Déposé	7561/00	<u>6</u>
10-06-2020	Avis de la Chambre de Commerce (2.6.2020)	7561/01	<u>19</u>
16-06-2020	Avis du Conseil d'État (16.6.2020)	7561/02	<u>22</u>
19-08-2020	Avis de la Chambre des Salariés (10.8.2020)	7561/03	<u>25</u>
19-03-2021	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7561/04	<u>28</u>
28-04-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°48 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7561	<u>33</u>
17-05-2021	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (17-05-2021) Evacué par dispense du second vote (17-05-2021)	7561/05	<u>35</u>
18-03-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 11 ) de la reunion du 18 mars 2021	11	<u>38</u>
04-03-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 10 ) de la reunion du 4 mars 2021	10	<u>56</u>
02-06-2021	Publié au Mémorial A n°406 en page 1	7561	<u>64</u>

# Résumé

N° 7561

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

---

---

## PROJET DE LOI

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

### RESUME

Le présent projet de loi, tout comme les projets de loi n°7560 et n°7562, s'inscrit dans le contexte des efforts de rénovation du cadre juridique international en matière de sûreté aérienne, engagés après les attentats du 11 septembre 2001.

Avec la survenue des attentats du 11 septembre 2001 et cette nouvelle forme de terrorisme, il est vite apparu un besoin de renforcement des différents cadres juridiques nationaux et internationaux concernés et notamment des conventions mentionnées.

Le protocole porte amendement à la Convention de Tokyo de 1963 et vise à offrir un cadre plus solide et une plus grande sécurité juridique en donnant aux Etats les moyens nécessaires pour agir de façon appropriée contre les auteurs des infractions et autres actes portant atteinte à la sécurité survenant à bord des aéronefs. Il marque une avancée dans le traitement du phénomène des passagers indisciplinés ou perturbateurs sur plusieurs points :

---

La Convention de Tokyo de 1963 prévoyait la compétence générale de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef. Le protocole renforce ces règles de compétence puisqu'il prévoit l'extension de la compétence juridictionnelle à l'Etat de l'exploitant et, de façon plus limitée, à l'Etat d'atterrissage.

---

Ensuite, les Etats seront encouragés à engager les procédures contre les actes considérés comme les plus graves, c'est-à-dire ceux où une personne à bord commet ou menace de commettre un acte de violence contre un membre d'équipage ou refuse d'obéir à une instruction du commandant de bord.

---

Ce Protocole accorde également une reconnaissance juridique et certaines protections aux agents de sûreté en vol. De plus, il contient des dispositions portant sur des questions telles que la coordination inter-Etats, l'application régulière de la loi, le traitement équitable et le droit de chercher à recouvrer conformément au droit national.

---

En ce qui concerne les agents de sûreté en vol, le protocole prévoit que le commandant d'aéronef pourra demander ou autoriser l'assistance des agents de sûreté en vol en vue d'appliquer des mesures de contrainte contre les passagers indisciplinés ou perturbateurs. Les agents de sécurité en vol pourront également prendre de leur propre initiative des mesures

préventives raisonnables pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'intervention illicite. En cas de perpétration d'un acte constitutif d'une action grave, le commandant d'aéronef pourra remettre le responsable aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

7561/00

## N° 7561

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 15.4.2020)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (1.4.2020).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Fiche d'évaluation d'impact.....	3
5) Fiche financière .....	6
6) Texte du protocole.....	6

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons

*Article unique.* Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963.

Château de Berg, le 1<sup>er</sup> avril 2020

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Article unique.** Est approuvé le Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi intervient dans le cadre des travaux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « *OACI* ») visant à adapter les régimes pénaux nationaux aux nouvelles obligations et exigences de sûreté relevées au niveau international. L'objectif premier du Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (ci-après « *Protocole de Montréal* ») est de mener les États parties à créer de nouvelles incriminations dans leur droit interne afin de faire face, entre autres, à une augmentation avérée de menaces à la sûreté de l'aviation civile.

Le Protocole de Montréal amende une convention internationale à laquelle le Luxembourg a adhéré, à savoir, la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, faite à Tokyo le 14 septembre 1963 (ci-après « *Convention de Tokyo* »).

Ce Protocole vient, entre autres, élargir la compétence en reconnaissant, à certaines conditions, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant sur les infractions et actes commis à bord d'aéronefs. L'établissement d'une telle compétence sur des infractions est obligatoire du moment que les critères énoncés dans le Protocole sont respectés.

Ce Protocole accorde également une reconnaissance juridique et certaines protections aux agents de sûreté en vol. De plus, il contient des dispositions portant sur des questions telles que la coordination inter-États, l'application régulière de la loi, le traitement équitable et le droit de chercher à recouvrer conformément au droit national.

Cet instrument est le fruit d'efforts collectifs de la communauté internationale pour élargir la portée de la Convention de Tokyo afin de permettre à d'autres États que l'État d'immatriculation de l'aéronef d'exercer leur compétence sur les comportements de passagers indisciplinés. En élargissant la portée de la compétence sur une base obligatoire, il renforce la capacité des États de limiter la gravité et la fréquence des comportements indisciplinés à bord des aéronefs. Le Protocole prend également acte de la volonté de nombreux États de s'aider mutuellement afin de mettre un frein aux comportements indisciplinés et de rétablir l'ordre et la discipline à bord de l'avion.

\*

## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

### Mesures législatives et réglementaires

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics / Direction de l'aviation civile</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Linda Mazzola</b>
<b>Tél. :</b>	<b>247-74912</b>
<b>Courriel :</b>	<b>linda.mazzola@av.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Approbation d'un traité</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	
	<b>1° le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics ;</b>
	<b>2° la Direction de l'aviation civile ;</b>
	<b>3° le Ministère de la Justice ;</b>
	<b>4° la Police grand-ducale ;</b>
	<b>5° le Ministère de la Sécurité intérieure</b>
<b>Date :</b>	<b>26 février 2020</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non <sup>1</sup>

Si oui, laquelle/lesquelles :

- 1° le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics ;
- 2° la Direction de l'aviation civile ;
- 3° le Ministère de la Justice ;
- 4° la Police grand-ducale ;
- 5° le Ministère de la Sécurité intérieure.

Remarques/Observations : Un groupe de travail composé de représentants du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, du Ministère de la Justice, de la Police grand-ducale, du Ministère de la Sécurité intérieure et de la Direction de l'aviation civile ayant pour objet la mise en œuvre du protocole sous rubrique et la modernisation du cadre législatif connexe a été instauré. Ces représentants proposent de procéder à l'approbation du traité sus-mentionné parallèlement au projet de refonte de la législation nationale.

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales : Oui  Non
- Citoyens : Oui  Non
- Administrations : Oui  Non

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>2</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif<sup>4</sup> par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?  
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? 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. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
Sinon, pourquoi ?

<sup>2</sup> N.a. : non applicable.

<sup>3</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>4</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
- b) amélioration de la qualité règlementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

### Egalité des chances

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

### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie :
- [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie :
- [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

## FICHE FINANCIERE

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

\*

## TEXTE DU PROTOCOLE

### PROTOCOLE

#### portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs

LES ÉTATS CONTRACTANTS DU PRÉSENT PROTOCOLE,

*Notant* que les États ont exprimé leur préoccupation quant à l'augmentation de la gravité et de la fréquence des comportements indisciplinés à bord des aéronefs qui peuvent compromettre la sécurité des aéronefs ou des personnes ou des biens, ou compromettre le bon ordre et la discipline à bord,

*Reconnaissant* la volonté de nombreux États de s'aider mutuellement afin de mettre un frein aux comportements indisciplinés et de rétablir l'ordre et la discipline à bord,

*Estimant* que, pour répondre à ces préoccupations, il est nécessaire d'adopter des dispositions visant à amender celles de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,

SONT CONVENU des dispositions suivantes :

#### *Article I*

Le présent Protocole porte amendement de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (ci-après appelée « la Convention »).

#### *Article II*

L'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

#### *« Article I*

3. Aux fins de la présente Convention :

- a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord ; et
- b) lorsque l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation, l'expression " l'État d'immatriculation ", utilisée dans les Articles 4, 5 et 13, désigne aussi l'État de l'exploitant. »

#### *Article III*

L'Article 2 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

#### *« Article 2*

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne

peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination pour tout motif comme la race, la religion, la nationalité, l'origine ethnique, l'opinion politique ou le genre. »

*Article IV*

L'Article 3 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

*« Article 3*

1. L'État d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

1 *bis*. Un État est également compétent pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit sur son territoire et que l'auteur présumé de l'infraction est encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.

2. Tout État contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'État d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

2 *bis*. Tout État contractant prend aussi les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord d'aéronefs dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque :
  - 1) le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise se trouve sur son territoire et que l'aéronef atterrit ensuite sur son territoire, l'auteur présumé de l'infraction étant encore à bord ; et que
  - 2) la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.

2 *ter*. Dans l'exercice de sa compétence comme État d'atterrissage, un État examine le point de savoir si l'infraction en question est une infraction dans l'État de l'exploitant.

3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. »

*Article V*

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 3 *bis* de la Convention

*« Article 3 bis*

Si un État contractant, exerçant sa compétence au titre de l'Article 3, a été informé ou a appris autrement qu'un ou plusieurs autres États contractants mettent une enquête, une poursuite ou une instance judiciaire concernant les mêmes infractions ou actes, ledit État contractant consulte, le cas échéant, ces autres États contractants aux fins de coordonner leurs actions. Les obligations du présent Article sont sans préjudice des obligations qui incombent à un État contractant en vertu de l'Article 13 .»

*Article VI*

L'Article 5, paragraphe 2. de la Convention est supprimé.

*Article VII*

L'Article 6 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

*« Article 6*

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1er, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires :

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord ; ou
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord ; ou
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des agents de sûreté en vol ou des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou passager peut également prendre, sans cette autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord.

3. Un agent de sûreté en vol placé à bord d'un aéronef en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral entre les États contractants concernés peut prendre, sans une telle autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'acte d'intervention illicite et, si l'accord ou l'arrangement le permet, en cas de commission d'infractions graves.

4. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation pour un État contractant d'établir un programme d'agents de sûreté en vol ou de convenir d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral autorisant des agents de sûreté en vol étrangers à agir sur son territoire. »

*Article VIII*

L'Article 9 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

*« Article 9*

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un État contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet État ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui sont légitimement en sa possession. »

*Article IX*

L'Article 10 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 10

Si les mesures prises sont conformes à la présente Convention, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni un agent de sûreté en vol, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être tenus responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures. »

Article X

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 15 bis de la Convention.

« Article 15 bis

1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées ou toute autre forme de procédure judiciaire contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il est fait référence à l'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, en particulier :

- a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ; ou
- b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent.

2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'introduire ou de maintenir dans sa législation nationale des mesures appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord. »

Article XI

L'Article 16, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 16

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs sont considérées, aux fins d'extradition entre les États contractants, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des États contractants qui doivent établir leur compétence conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 2 bis de l'Article 3. »

Article XII

L'Article 17 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 17

1. En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les États contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage, ou les marchandises.

2. Tout État contractant, lorsqu'il s'acquitte de ses obligations ou lorsqu'il exerce la discrétion qui lui est permise, en vertu de la présente Convention, agit conformément aux obligations et responsabilités qui incombent aux États en vertu du droit international. À cet égard, il tient compte des principes de l'application régulière de la loi et du traitement équitable. »

Article XIII

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 18 bis de la Convention.

*« Article 18 bis*

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit de chercher à recouvrer, conformément au droit national, des dommages-intérêts auprès d'une personne débarquée ou remise conformément aux dispositions de l'Article 8 ou 9, respectivement. »

*Article XIV*

Les textes de la Convention rédigés en arabe, en chinois et en russe qui sont annexés au présent Protocole, conjointement avec les textes de la Convention rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole, font également foi.

*Article XV*

Entre les États contractants du présent Protocole, la Convention et le Protocole sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument, qui porte le titre « Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014 ».

*Article XVI*

Le présent Protocole est ouvert à Montréal le 4 avril 2014 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 26 mars au 4 avril 2014. Après le 4 avril 2014, le Protocole sera ouvert à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'il entre en vigueur conformément à l'Article XVIII.

*Article XVII*

1. Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.
2. Tout État qui ne ratifie, n'accepte ou n'approuve pas le présent Protocole conformément au paragraphe 1 du présent article peut y adhérer à tout moment. L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du dépositaire.
3. La ratification, l'acceptation ou l'approbation du présent Protocole ou l'adhésion au présent Protocole par tout État qui n'est pas partie à la Convention a l'effet d'une ratification, d'une acceptation ou d'une approbation de la Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014, ou d'une adhésion à cette Convention.

*Article XVIII*

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout État qui ratifie, accepte ou approuve le présent Protocole, ou qui y adhère, après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt par cet État de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
3. Dès que le présent Protocole entrera en vigueur, il sera enregistré auprès des Nations Unies par le dépositaire.

*Article XIX*

1. Tout État contractant peut dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

*Article XX*

Le dépositaire notifiera rapidement à tous les États signataires et à tous les États contractants du présent Protocole la date de chaque signature, la date du dépôt de chaque instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion, la date d'entrée en vigueur du présent Protocole et d'autres renseignements pertinents.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le quatrième jour du mois d'avril de l'an deux mille quatorze dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi après la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité du Président de la Conférence, dans les quatre-vingt-dix jours suivant cette date, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux. Le présent Protocole sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États contractants du présent Protocole.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7561/01

**N° 7561<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(2.6.2020)

Le projet de loi sous avis a pour objet d'approuver le Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963 (ci-après le « Protocole de Montréal » ou le « Protocole de Tokyo ») sous l'égide de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Le Protocole de Tokyo a été adopté afin de faire face aux incidents liés à l'indiscipline et aux perturbations de vols par certains passagers, notamment le non-respect des règles de conduite à bord des aéronefs ou des instructions des membres de l'équipage. Il vise ainsi notamment à mettre en place un cadre juridique relatif aux passagers dont les comportements nuisibles aboutissent à des actes de violence ou menacent la sécurité des vols<sup>1</sup>.

Le Protocole de Montréal va plus loin en prévoyant plusieurs mesures, au nombre desquelles figurent notamment : l'extension de la compétence juridictionnelle de l'État d'immatriculation de l'aéronef à l'État de l'exploitant ainsi qu'à l'État de l'atterrissage ; l'encouragement des États à engager des procédures contre les actes considérés comme les plus graves ; l'instauration d'un droit de réclamer des dommages et intérêts auprès du passager indiscipliné débarqué ; ou encore le renforcement de l'autorité des agents de sûreté en vol. Le Protocole de Montréal dont le Luxembourg envisage la ratification par le biais du Projet sous avis est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarque particulière à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du projet de loi sous avis.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

---

<sup>1</sup> Le Luxembourg est partie au Protocole de Tokyo depuis le 21 septembre 1972.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7561/02

**N° 7561<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(16.6.2020)

Par dépêche du 17 avril 2020, 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 des Affaires étrangères et européennes.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière ainsi que le texte du Protocole à approuver.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 9 juin 2020.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis a pour objet d'approuver le Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963, ci-après le « Protocole ». Selon l'exposé des motifs, le Protocole fait partie des mesures « visant à adapter les régimes pénaux nationaux aux nouvelles obligations et exigences de sûreté relevées au niveau international ».

Toujours d'après l'exposé des motifs, l'objectif principal du Protocole « est de mener les États parties à créer de nouvelles incriminations dans leur droit interne afin de faire face, entre autres, à une augmentation avérée de menaces à la sûreté de l'aviation civile ». En particulier, le Protocole a pour objet d'élargir « la compétence, en reconnaissant, à certaines conditions, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant sur les infractions et actes commis à bord d'aéronefs ». La compétence sera « obligatoire » dès lors que les critères fixés dans le Protocole sont « respectés ».

Le Protocole vise encore à accorder « une reconnaissance juridique et certaines protections aux agents de sûreté en vol » et contient, en outre, des dispositions relatives à la coordination interétatique, l'application régulière de la loi, le traitement équitable et le droit de chercher à recouvrer conformément au droit national.

Le Code pénal réprime, au livre II, titre I<sup>er</sup>, chapitre III-1, les infractions à but terroriste (articles 135-1 à 135-8), les attentats terroristes à l'explosif (articles 135-9 à 135-10) et les infractions liées aux activités terroristes (articles 135-11 à 135-17). Dans le secteur des transports aériens, les actes terroristes sont plus particulièrement réprimés par les articles 31 et 31-1 de la loi modifiée du 31 janvier 1948

relative à la réglementation de la navigation aérienne<sup>1</sup>. Les articles 135-3 et 135-5 du Code pénal renvoient à ces dispositions pour le groupe terroriste et le financement du terrorisme.

L'article 7-4 du Code de procédure pénale sur la compétence universelle vise, entre autres, les articles 135-1 à 135-6, 135-9 et 135-11 à 135-16 du Code pénal, mais non pas spécifiquement les articles 31 et 31-1 de la loi précitée du 31 janvier 1948.

Le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs modifie le régime de compétence pour la répression des infractions dans le sens d'une compétence dite universelle.

Les auteurs du projet de loi sous examen restent muets sur la question de savoir si le dispositif légal actuel est suffisant pour assurer la compétence du Luxembourg.

Le Conseil d'État admet que, si une convention internationale requiert une adaptation de la législation nationale, celle-ci ne doit pas nécessairement accompagner la loi d'approbation au titre de l'article 37 de la Constitution.

Le Conseil d'État attire toutefois l'attention des auteurs du projet de loi sur la nécessité de vérifier si l'approbation du Protocole requiert une adaptation de la législation nationale et, dans l'affirmative, de l'opérer dans un bref délai pour assurer que le Grand-Duché de Luxembourg respecte ses obligations internationales.

\*

## EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

L'examen du texte de l'article unique du projet de loi sous examen n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 16 juin 2020.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Agy DURDU

<sup>1</sup> **Art. 31.** (loi du 19 mai 1978)

§ 1er. 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 détournement 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.

**Art. 31-1.** (loi du 27 octobre 2010)

1) Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, celui qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

- 1) aura commis à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ; ou
- 2) aura détruit ou endommagé gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport, ou aura interrompu les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport.

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

(3) La peine sera celle de la réclusion 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 des installations de l'aéroport ou 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 la réclusion à vie.

7561/03

N° 7561<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(10.8.2020)

Par lettre du 13 mai 2020, M. Jean Asselborn, ministre des Affaires étrangères et européennes, a soumis le projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963 à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le présent projet de loi intervient dans le cadre des travaux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « *OACI* ») visant à adapter les régimes pénaux nationaux aux nouvelles obligations et exigences de sûreté relevées au niveau international.

2. L'objectif premier du Protocole portant amendement de la Convention de Tokyo du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (ci-après « *Protocole de Montréal* ») est d'amener les Etats parties à créer de nouvelles incriminations dans leur droit interne afin de faire face, entre autres, à une augmentation avérée de menaces à la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans le but d'élargir la portée de la Convention de Tokyo, le Protocole procède face à certains comportements de passagers indisciplinés à la reconnaissance de la compétence obligatoire dans certaines situations de l'Etat d'atterrissage et de l'Etat de l'exploitant sur les infractions et actes commis à bord d'aéronefs.

4. Le Protocole accorde également une reconnaissance juridique et certaines protections aux agents de sûreté en vol.

5. De plus, afin de permettre aux Etats de s'aider mutuellement pour mettre un frein aux comportements indisciplinés des passagers et de rétablir l'ordre et la discipline à bord de l'avion, le Protocole contient des dispositions portant sur des questions telles que la coordination interétatique, l'application régulière de la loi, le traitement équitable et le droit de chercher à recouvrer conformément au droit national.

**6. Notre chambre professionnelle accueille favorablement les démarches en vue d'une mise à jour du droit national sur base des normes internationales destinées à renforcer la sûreté dans le domaine de l'aviation civile par l'adaptation de l'arsenal juridique permettant la mise en place d'un dispositif plus moderne, précis et clair, davantage axé sur la coopération internationale entre Etats membres.**

\*

La Chambre des salariés approuve le projet de loi portant approbation du Protocole de Montréal du 4 avril 2014 à la Convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs.

Luxembourg, le 10 août 2020

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Sylvain HOFFMANN

*La Présidente,*  
Nora BACK

7561/04

N° 7561<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

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

(18.3.2021)

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

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 15 avril 2020 par Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'un texte du protocole, ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a émis son avis le 2 juin 2020.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 16 juin 2020.

La Chambre des Salariés a émis son avis le 10 août 2020.

Lors de sa réunion du 4 mars 2021, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, M. Carlo BACK, Président de la Commission, a été désigné comme Rapporteur.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 18 mars 2021.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI****Les conventions internationales en matière de sûreté aérienne**

Le présent projet de loi, tout comme les projets de loi n°7560 et n°7562, s'inscrit dans le contexte des efforts de rénovation du cadre juridique international en matière de sûreté aérienne, engagés après les attentats du 11 septembre 2001.

Élaboré dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) – créée par la **Convention de Chicago (1944)** – le cadre juridique international en matière de sûreté aérienne fut renforcé graduellement avec la survenance d'actes de violence et de terrorisme commis contre des aéronefs ou à bord d'aéronefs.

À partir de la fin des années 1960, l'aviation civile s'est vue confrontée à une multiplication d'actes de violence ou de terrorisme contre les aéronefs tels que des détournements, des prises d'otage ou des destructions d'avions. Le nombre de détournements d'avion, qui était encore de 32 en 1968, passera ainsi à 80 en 1969 et à plus de 90 en 1970. Afin de réagir à cette évolution et renforcer la sûreté de l'aviation civile internationale, trois grandes conventions furent élaborées dans les années 1960 :

Une première convention, dite « **Convention de Tokyo** » (1963), relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs est entrée en vigueur le 4 décembre 1969. Elle établit les mesures de contraintes prises sous l'autorité du commandant de bord pour lutter contre les comportements indisciplinés de certains passagers qui sont de nature à compromettre le bon ordre et la discipline à bord, voire même la sécurité des aéronefs.

Une deuxième convention, dite « **Convention de La Haye** » (1970), pour la répression de la capture d'illicite d'aéronefs est entrée en vigueur le 14 octobre 1971. Elle porte plus spécifiquement sur les détournements d'avion, que la convention de Tokyo n'évoque que sommairement et impose aux États parties d'ériger la capture illicite d'aéronef civil en infraction pénale.

Enfin, une troisième convention, dite « **Convention de Montréal** » (1971), pour la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale est entrée en vigueur le 26 janvier 1973. Elle a une visée plus large et impose notamment aux États parties d'ériger en infraction pénale le fait de commettre tout acte violent, mettant en cause la sécurité d'un aéronef. Cette troisième convention a été complétée en 1988 par un protocole complémentaire *pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, dit « Protocole de Montréal » (1988).

Avec la survenue des attentats du 11 septembre 2001 et cette nouvelle forme de terrorisme, il est vite apparu un besoin de renforcement des différents cadres juridiques nationaux et internationaux concernés et notamment des conventions mentionnées.

La Convention de Montréal de 1971 et son protocole complémentaire de 1988 furent modernisés et consolidés sous forme d'une nouvelle convention pour la répression des actes dirigés contre l'aviation civile internationale, ci-après « **Convention de Beijing** » (2010), entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018. Un protocole additionnel, dit « **Protocole de Beijing** » (2010) est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018 et complète la Convention de La Haye de 1970.

Enfin, l'augmentation constante des incidents d'indiscipline et de perturbation perpétrés par des passagers, en parallèle à la croissance de l'aviation civile en générale, a mené plus récemment au renforcement de la Convention de Tokyo et de son dispositif relatif aux comportements indisciplinés à bord des aéronefs par l'adoption d'un protocole relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ci-après le « **Protocole de Montréal de 2014** ».

Selon les statistiques annuelles de l'Association internationale du transport aérien (IATA) près de 10.000 incidents liés à des comportements nuisibles sont rapportés chaque année. Tandis que le ratio du nombre de vols par incident était par exemple de 1.205 en 2015, il s'est brièvement amélioré en passant à 1.424 en 2016 avant de retomber à 1.053 vols par incident pour l'année 2017 ! En outre, l'IATA a déploré à plusieurs reprises que la plupart du temps, les auteurs des incidents ne pouvaient pas être poursuivis en raison d'un vide juridique et a appelé les gouvernements à adopter des outils légaux pour sanctionner ces faits. Le cadre juridique de la convention de Tokyo de 1963 s'est donc révélé ne plus être suffisamment dissuasif face à ce phénomène.

### **Le protocole de Montréal de 2014**

L'IATA avait proposé la mise en place d'un groupe de travail pour entreprendre une étude du comportement des passagers indisciplinés ou perturbateurs à bord d'aéronefs, afin de moderniser et de renforcer la convention de 1963. Ces travaux, entamés dès 2009, ont abouti, lors de la conférence diplomatique de l'OACI à Montréal en mars 2014, à l'adoption du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*. Il est entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Le protocole de 2014 porte amendement à la Convention de Tokyo de 1963 et vise à offrir un cadre plus solide et une plus grande sécurité juridique en donnant aux Etats les moyens nécessaires pour agir de façon appropriée contre les auteurs des infractions et autres actes portant atteinte à la sécurité survenant à bord des aéronefs. Il marque une avancée dans le traitement du phénomène des passagers indisciplinés ou perturbateurs sur plusieurs points :

La Convention de Tokyo de 1963 prévoyait la compétence générale de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef. Le protocole renforce ces règles de compétence puisqu'il prévoit l'extension de la compétence juridictionnelle à l'Etat de l'exploitant et, de façon plus limitée, à l'Etat d'atterrissage.

Ensuite, les Etats seront encouragés à engager les procédures contre les actes considérés comme les plus graves, c'est-à-dire ceux où une personne à bord commet ou menace de commettre un acte de violence contre un membre d'équipage ou refuse d'obéir à une instruction du commandant de bord.

Ce Protocole accorde également une reconnaissance juridique et certaines protections aux agents de sûreté en vol. De plus, il contient des dispositions portant sur des questions telles que la coordination inter-Etats, l'application régulière de la loi, le traitement équitable et le droit de chercher à recouvrer conformément au droit national.

En ce qui concerne les agents de sûreté en vol, le protocole prévoit que le commandant d'aéronef pourra demander ou autoriser l'assistance des agents de sûreté en vol en vue d'appliquer des mesures de contrainte contre les passagers indisciplinés ou perturbateurs. Les agents de sécurité en vol pourront également prendre de leur propre initiative des mesures préventives raisonnables pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'intervention illicite. En cas de perpétration d'un acte constitutif d'une action grave, le commandant d'aéronef pourra remettre le responsable aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

La Convention de Tokyo se distingue des autres instruments juridiques mentionnée précédemment, dans la mesure où les 20 articles du Protocole de Montréal de 2014 ne s'y substituent pas ni ne la complètent, mais l'amendent, tout en stipulant dans son article 15 que « *la Convention et le Protocole sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument, qui porte le titre Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal 2014* ».

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 16 juin 2020, le Conseil d'Etat a estimé que son examen du texte de l'article unique du projet de loi sous examen n'appelle pas d'observation. Il s'est dès lors limité – tout comme pour le projet de loi 7560 – de remarquer, en guise de considération générale, que les auteurs du projet de loi sous examen restent muets sur la question de savoir si le dispositif pénal actuel est suffisant pour couvrir les actes visés par l'instrument international à approuver et pour assurer la compétence du Luxembourg. La Haute Corporation admet qu'une éventuelle adaptation de la législation nationale ne doit pas nécessairement accompagner la loi d'approbation au titre de l'article 37 de la Constitution, mais attire toutefois l'attention des auteurs sur la nécessité, le cas échéant, d'opérer les adaptations nécessaires dans un bref délai pour assurer que le Luxembourg respecte ses obligations internationales.

\*

### IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

#### **Avis de la Chambre de Commerce (2.6.2020)**

La Chambre de Commerce n'a pas formulé de remarque et approuve le projet de loi sous avis.

#### **Avis de la Chambre des Salariés (10.8.2020)**

La Chambre des Salariés accueille favorablement les démarches en vue d'une mise à jour du droit national sur base des normes internationales destinées à renforcer la sûreté dans le domaine de l'aviation civile par l'adaptation de l'arsenal juridique permettant la mise en place d'un dispositif plus moderne, précis et clair, davantage axé sur la coopération internationale entre Etats membres et approuve le projet de loi sous avis.

\*

## V. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

### *Article unique*

L'article unique prévoit qu'est approuvé le Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963.

L'examen du texte de l'article unique du projet de loi sous examen n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 6 juin 2020, ni d'observation de la part de la Commission parlementaire.

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7561 dans la teneur qui suit :

\*

## VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

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

**Article unique.** Est approuvé le Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963.

Luxembourg, le 18 mars 2021

*Le Président-Rapporteur,*  
Carlo BACK

7561

SEANCE

du 28.04.2021

### BULLETIN DE VOTE (3)

Projet de loi N°7561

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

CSV

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

déi gréng

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

LSAP

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

DP

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

ADR

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

déi Lénk

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

Piraten

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

	Vote		
	Oui	Non	Abst.
Votes personnels	52	0	0
Votes par procuration	8	0	0
TOTAL	60	0	0

Le Président:



Le Secrétaire général:



7561/05

**N° 7561<sup>5</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

---

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

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

(14.5.2021)

*Le Conseil d'État,*

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

**PROJET DE LOI**

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

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

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 16 juin 2020 ;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 13 votants, le 14 mai 2021.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

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

#### La réunion a eu lieu par visioconférence

#### Ordre du jour :

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

\*

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

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

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

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

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

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

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Article 2**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Article 3**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La loi modifiée du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne étant devenue sans objet suite à l'abrogation de la directive 2006/23/CE, elle est également abrogée par le présent projet de loi.

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

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

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

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

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

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

### **Article 2**

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

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

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

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

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

### **Article 3**

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

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

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

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

### **Article 4**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Quant à la prime aéronautique*

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

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

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

En deuxième lieu, la nouvelle prime aéronautique devient pensionnable.

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

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

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

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

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

#### *Quant à la prime d'examineur*

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

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

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

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

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

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

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

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

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

## **Article 5**

L'article 5 reprend l'article 11 de la loi modifiée du 16 août 2010 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. Il fixe les sanctions applicables aux prestataires de services de navigation aérienne.

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

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

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

Lors d'un audit en septembre 2013, l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a relevé l'absence de possibilités pour l'autorité de surveillance de sanctionner les prestataires de services de navigation aérienne en cas de non-respect des réglementations européennes en matière de sécurité aérienne, ce qui constitue une non-conformité du Luxembourg par rapport à la législation européenne et internationale.

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

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

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

## **Article 6**

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

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

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

---

<sup>1</sup> « À cet égard, le Conseil d'État tient à réitérer ici sa remarque faite dans ses avis du 18 décembre 2009 et 4 mai 2010, à savoir « que les sanctions administratives prévues par le projet de loi correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or, les services visés par le texte sous avis sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne. Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'État aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires, d'ailleurs déjà existant dans la Fonction publique, aux agents enfreignant la loi. Le système de sanctions inventé par les auteurs du projet sous examen n'est de toute façon pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique ». »

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

## **Articles 7 et 8**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Art. 8. Entrée en vigueur**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**6. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,  
Tania Sonnetti

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

10



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 04 mars 2021

#### La réunion a eu lieu par visioconférence

#### Ordre du jour :

1. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42*bis* dans 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. 7560 Projet de loi portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. 7561 Projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
4. 7562 Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à La Haye, le 16 décembre 1970  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

\*

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

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

Mme Vénéreé Dos Reis, Mme Linda Mazzola, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Monsieur le Président-Rapporteur procède à une brève présentation du projet de rapport.

Le représentant du Ministère attire dans ce contexte l'attention sur deux erreurs matérielles ou plutôt deux oublis. En effet, le Conseil d'État avait noté dans ses observations d'ordre légistique, qu'à l'occasion de l'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné. Par conséquent « article 42bis » est à souligner dans le premier article.

En outre, le Conseil d'État avait remarqué qu'il y a lieu de supprimer les signes « ° » aux montants d'argent, pour écrire « 2 500 euros à 10 000 euros ».

La commission décide de reprendre ces deux suggestions.

Sous réserve de ces modifications, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base.

**2. 7560 Projet de loi portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010**

Monsieur Carlo Back est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Le représentant du Ministère procède ensuite à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (document parlementaire PL7560<sup>00</sup>).

L'objet du projet de loi à article unique est l'approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010.

Le projet de loi intervient dans le cadre des travaux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») visant à adapter les régimes pénaux nationaux aux nouvelles obligations et exigences de sûreté relevées au niveau international.

La Convention de Beijing a pour objectif la création de nouvelles incriminations dans le droit interne des États parties. Elle a été adoptée lors de la Conférence diplomatique sur la sûreté de l'aviation tenue sous les auspices de l'OACI du 30 août au 10 septembre 2010 à Pékin et vise à moderniser les deux accords multilatéraux susmentionnés - auxquels le Luxembourg est État partie - à savoir, la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971, et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988.

La Convention de Beijing criminalise l'utilisation d'aéronefs civils pour provoquer la mort ou causer des dommages corporels ou des dégâts graves, pour libérer ou décharger une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des substances semblables afin de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels ou des dégâts graves ainsi que les cyber-attaques contre des installations de navigation aérienne.

De plus, la Convention prévoit entre autres la responsabilité pénale des commanditaires et des organisateurs d'une infraction, ainsi que la responsabilité des personnes qui, sciemment, aident l'auteur d'une infraction à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine. Elle élargit également les chefs de compétence prévus par les instruments précédents en exigeant que chaque État partie établisse sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsqu'elle est commise par un de ses ressortissants, et en permettant à chaque État partie d'établir sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsque l'un de ses ressortissants en est la victime.

En résumé, il s'agit d'une modernisation du cadre juridique de la sûreté de l'aviation. En criminalisant des actes constituant des menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, y compris certains actes accomplis dans le cadre de la préparation des infractions en question, elle renforce la capacité des États d'empêcher la réalisation de ces infractions ainsi que de poursuivre et de punir ceux qui les commettent.

**3. 7561    *Projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963***

Monsieur Carlo Back est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Le représentant du Ministère procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (document parlementaire PL7561<sup>00</sup>).

Le projet de loi, tout comme les projets de loi n°7560 et n°7562, s'inscrit dans le contexte des efforts de rénovation du cadre juridique international en matière de sûreté aérienne, engagés après les attentats du 11 septembre 2001.

L'objectif premier du Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (ci-après « Protocole de Montréal ») est de mener les États parties à créer de nouvelles incriminations dans leur droit interne afin de faire face, entre autres, à une augmentation avérée de menaces à la sûreté de l'aviation civile.

Le Protocole de Montréal amende une convention internationale à laquelle le Luxembourg a adhéré, à savoir la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963 (ci-après « Convention de Tokyo »).

Ce Protocole vient, entre autres, élargir la compétence en reconnaissant, sous certaines conditions, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant sur les infractions et actes commis à bord d'aéronefs. L'établissement d'une telle compétence sur des infractions est obligatoire du moment que les critères énoncés dans le Protocole sont respectés.

Ce Protocole accorde également une reconnaissance juridique et certaines protections aux agents de sûreté en vol. De plus, il contient des dispositions portant sur des questions telles que la coordination inter-États, l'application régulière de la loi, le traitement équitable et le droit de chercher à recouvrer conformément au droit national.

#### **4. 7562 Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à La Haye, le 16 décembre 1970**

Monsieur Carlo Back est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Le représentant du Ministère procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (document parlementaire PL7562<sup>00</sup>).

L'objet du projet de loi à article unique est l'approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970. L'approbation de la Convention de Beijing de 2010 est l'objet du projet de loi n°7560.

L'objectif premier du Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (ci-après « Protocole de Beijing ») est de mener les États parties à créer de nouvelles incriminations dans leur droit interne afin de faire face, entre autres, à une augmentation avérée de menaces à la sûreté de l'aviation civile.

Le Protocole de Beijing élargit la portée de la Convention de La Haye afin d'englober différentes formes de détournement d'aéronefs, y compris les détournements effectués au moyen de technologies modernes.

De plus, le Protocole prévoit également la responsabilité pénale des commanditaires et des organisateurs d'une infraction, ainsi que la responsabilité des personnes qui, sciemment, aident l'auteur d'une infraction à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine. Toute personne qui menace de commettre une infraction peut être tenue pénalement responsable quand les circonstances indiquent que la menace est crédible. Dans certaines conditions, consentir à contribuer ou contribuer à une infraction, qu'elle soit effectivement commise ou non, peut être punissable. Une personne morale peut être tenue pénalement responsable si le droit interne applicable le prévoit.

Le Protocole vient en outre élargir les chefs de compétence en exigeant que chaque État partie établisse sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsqu'elle est commise par un de ses ressortissants, et en permettant à chaque État partie d'établir sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsque l'un de ses ressortissants en est la victime. Il affirme aussi les principes d'équité de traitement et de non-discrimination. Par ailleurs, le Protocole contient une clause selon laquelle un État ne peut pas refuser d'extrader l'auteur d'une infraction au seul motif que celle-ci serait de nature politique.

Le Protocole de Beijing modernise le cadre juridique de la sûreté de l'aviation. En criminalisant des actes constituant des menaces contre l'aviation civile et en élargissant la gamme des infractions de manière à englober différentes formes de détournement d'aéronef, y compris certains actes accomplis dans le cadre de la préparation des infractions en question, cet instrument renforcera la capacité des États d'empêcher la réalisation de ces infractions ainsi que de poursuivre et de punir ceux qui les commettent. Par ailleurs cet instrument contribue également à la mise en œuvre de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies adoptée le 8 septembre 2006, en renforçant le régime conventionnel mondial sur le contre-terrorisme.

Ce Protocole vient, entre autres, élargir la compétence en reconnaissant, à certaines conditions, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant sur les infractions et actes commis à bord d'aéronefs. L'établissement d'une telle compétence sur des infractions est obligatoire du moment que les critères énoncés dans le Protocole sont respectés.

Monsieur Carlo Back (déi gréng) souhaite savoir quel État serait compétent en cas d'une infraction commise dans un avion de la compagnie Luxair. Il lui est répondu que s'il s'agit d'un incident qui sera notifié à la Direction de l'aviation civile et à la police luxembourgeoise, l'on est en présence d'une collaboration entre les États membres compétents (notamment le pays d'atterrissage, ou encore le pays dont l'auteur de l'infraction est ressortissant). Néanmoins, aucune réponse concrète ne peut être donnée pour le moment, au vu du fait que l'approbation des Conventions (par les projets de loi 7560, 7561 et 7562 en l'occurrence) requiert dans une seconde phase une adaptation de la législation nationale (Code pénal, Code de procédure pénale, loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne). Ce travail d'une grande envergure a déjà été commencé. Ce point a également été évoqué dans les trois avis émis par le Conseil d'État.

## 5. Divers

Par courrier n°249073 du 12 février 2021, la sensibilité politique « Piraten » a demandé la convocation d'une réunion jointe de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics et de la Commission de la Justice au sujet du « fichier radar ».

Monsieur le Ministre précise dans ce contexte que la gestion de ces fichiers ne tombe pas dans le champ de compétence de son Ministère, mais dans les attributions du Ministère de la Sécurité intérieure. Néanmoins, en cas de besoin, son Ministère participera à la réunion pour le volet technique.

Pour ce qui est de la question, d'ordre plutôt technique, relative à un masquage automatique des personnes physiques aux abords des routes lors de la capture d'image et d'un masquage des passagers du véhicule soulevée dans une réunion précédente, Monsieur le Ministre répond qu'il n'a pas connaissance de l'existence d'un tel mécanisme.

Il se renseignera auprès des États voisins (notamment Belgique, France, Suisse, Pays-Bas, Allemagne) quant à l'existence d'un tel système, respectivement quant à la gestion de la problématique soulevée.

La commission parlementaire se déclare d'accord avec cette façon de procéder.

Par courrier n°249791 du 26 février 2021, le groupe politique CSV a souhaité voir convoquer à brève échéance une réunion jointe de la Commission de la Justice et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au sujet des « activités de gardiennage et de surveillance ».

Pour ce qui est des questions relatives aux missions dont sont investis les agents des entreprises précitées au service de la société CFL, Monsieur le Ministre propose à la commission parlementaire de programmer une réunion avec des représentants de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (« CFL ») ; réunion au cours de laquelle le cahier des charges afférent pourrait le cas échéant être présenté et examiné afin de répondre aux questions du groupe politique CSV.

Pour ce qui est de la demande de pouvoir disposer des contrats actuellement conclus avec les entreprises en question, Monsieur le Ministre rend attentif au fait qu'il s'agit dans ce cas précis de contrats conclus entre deux sociétés privées. L'État n'est pas partie contractante. Il donne à considérer qu'une consultation des contrats impliquerait une révélation des prix. L'orateur se pose dans ce contexte la question relative à la légalité d'une telle ingérence. Il souligne que la responsabilité d'une telle décision incomberait alors à la Chambre des Députés.

Monsieur Marc Spautz (CSV) remercie Monsieur le Ministre pour ces précisions. Il estime qu'il revient au service juridique de la Chambre des Députés de vérifier les aspects juridiques en relation avec la consultation d'un tel contrat. Les auteurs de la demande préciseront leurs préoccupations ainsi que leur intention au cours de la réunion jointe avec la Commission de la

Justice, commission parlementaire dans laquelle les auteurs de la demande sont membres.

La Secrétaire-administrateur,  
Tania Sonnetti

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

7561

**Loi du 31 mai 2021 portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963.**

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du 28 avril 2021 et celle du Conseil d'État du 14 mai 2021 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

**Article unique.**

Est approuvé le Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963.

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.

*Pour le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*  
**Romain Schneider**  
*Ministre*

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

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

## PROTOCOLE

### PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS

LES ÉTATS CONTRACTANTS DU PRÉSENT PROTOCOLE,

NOTANT que les États ont exprimé leur préoccupation quant à l'augmentation de la gravité et de la fréquence des comportements indisciplinés à bord des aéronefs qui peuvent compromettre la sécurité des aéronefs ou des personnes ou des biens, ou compromettre le bon ordre et la discipline à bord,

RECONNAISSANT la volonté de nombreux États de s'aider mutuellement afin de mettre un frein aux comportements indisciplinés et de rétablir l'ordre et la discipline à bord,

ESTIMANT que, pour répondre à ces préoccupations, il est nécessaire d'adopter des dispositions visant à amender celles de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,

SONT CONVENU des dispositions suivantes:

#### Article I

Le présent Protocole porte amendement de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (ci-après appelée « la Convention »).

#### Article II

L'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit:

##### « Article I

3. Aux fins de la présente Convention:

- a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord ; et
- b) lorsque l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation, l'expression "l'État d'immatriculation", utilisée dans les Articles 4, 5 et 13, désigne aussi l'État de l'exploitant. »

#### Article III

L'Article 2 de la Convention est remplacé par ce qui suit:

##### « Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination pour tout motif comme la race, la religion, la nationalité, l'origine ethnique, l'opinion politique ou le genre. »

#### Article IV

L'article 3 de la Convention est remplacé par ce qui suit:

##### « Article 3

- 1 L'État d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.
- 1 bis. Un État est également compétent pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord:

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit sur son territoire et que l'auteur présumé de l'infraction est encore à bord ;
  - b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.
2. Tout État contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'État d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.
- 2 bis. Tout État contractant prend aussi les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord d'aéronefs dans les cas suivants:
- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque:
    - 1) le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise se trouve sur son territoire et que l'aéronef atterrit ensuite sur son territoire, l'auteur présumé de l'infraction étant encore à bord; et que
    - 2) la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis;
  - b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.
- 2 ter. Dans l'exercice de sa compétence comme État d'atterrissage, un État examine le point de savoir si l'infraction en question est une infraction dans l'État de l'exploitant.
3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales. »

#### **Article V**

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 3 bis de la Convention:

#### **« Article 3 bis**

Si un État contractant, exerçant sa compétence au titre de l'Article 3, a été informé ou a appris autrement qu'un ou plusieurs autres États contractants mènent une enquête, une poursuite ou une instance judiciaire concernant les mêmes infractions ou actes, ledit État contractant consulte, le cas échéant, ces autres États contractants aux fins de coordonner leurs actions. Les obligations du présent Article sont sans préjudice des obligations qui incombent à un État contractant en vertu de l'Article 13. »

#### **Article VI**

L'Article 5, paragraphe 2, de la Convention est supprimé.

#### **Article VII**

L'Article 6 de la Convention est remplacé par ce qui suit:

#### **« Article 6**

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires:
  - a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord; ou
  - b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord; ou
  - c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.
2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des agents de sûreté en vol ou des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou passager

peut également prendre, sans cette autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord.

3. Un agent de sûreté en vol placé à bord d'un aéronef en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral entre les États contractants concernés peut prendre, sans une telle autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'acte d'intervention illicite et, si l'accord ou l'arrangement le permet, en cas de commission d'infractions graves.
4. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation pour un État contractant d'établir un programme d'agents de sûreté en vol ou de convenir d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral autorisant des agents de sûreté en vol étrangers à agir sur son territoire. »

### **Article VIII**

L'Article 9 de la Convention est remplacé par ce qui suit:

#### **« Article 9**

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.
2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un État contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet État ainsi que les raisons qui la motivent.
3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui sont légitimement en sa possession. »

### **Article IX**

L'Article 10 de la Convention est remplacé par ce qui suit:

#### **« Article 10**

Si les mesures prises sont conformes à la présente Convention, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni un agent de sûreté en vol, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être tenus responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures. »

### **Article X**

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 15 *bis* de la Convention.

#### **« Article 15 bis**

1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées ou toute autre forme de procédure judiciaire contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il fait référence à l'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, en particulier:
  - a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage; ou
  - b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent.

2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'introduire ou de maintenir dans sa législation nationale des mesures appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord. »

#### **Article XI**

L'Article 16, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par ce qui suit:

##### **« Article 16**

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs sont considérées, aux fins d'extradition entre les États contractants, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des États contractants qui doivent établir leur compétence conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 2 bis de l'Article 3. »

#### **Article XII**

L'Article 17 de la Convention est remplacé par ce qui suit:

##### **« Article 17**

1. En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les États contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.
2. Tout État contractant, lorsqu'il s'acquitte de ses obligations ou lorsqu'il exerce la discrétion qui lui est permise, en vertu de la présente Convention, agit conformément aux obligations et responsabilités qui incombent aux États en vertu du droit international. À cet égard, il tient compte des principes de l'application régulière de la loi et du traitement équitable. »

#### **Article XIII**

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 18 bis de la Convention.

##### **« Article 18 bis**

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit de chercher à recouvrer, conformément au droit national, des dommages-intérêts auprès d'une personne débarquée ou remise conformément aux dispositions de l'Article 8 ou 9, respectivement. »

#### **Article XIV**

Les textes de la Convention rédigés en arabe, en chinois et en russe qui sont annexés au présent Protocole, conjointement avec les textes de la Convention rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole, font également foi.

#### **Article XV**

Entre les États contractants du présent Protocole, la Convention et le Protocole sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument, qui porte le titre « Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014 ».

#### **Article XVI**

Le présent Protocole est ouvert à Montréal le 4 avril 2014 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 26 mars au 4 avril 2014. Après le 4 avril 2014, le Protocole

sera ouvert à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'il entre en vigueur conformément à l'Article XVIII.

#### **Article XVII**

1. Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.
2. Tout État qui ne ratifie, n'accepte ou n'approuve pas le présent Protocole conformément au paragraphe 1 du présent article peut y adhérer à tout moment.  
L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du dépositaire.
3. La ratification, l'acceptation ou l'approbation du présent Protocole ou l'adhésion au présent Protocole par tout État qui n'est pas partie à la Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014, ou d'une adhésion à cette Convention.

#### **Article XVIII**

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout État qui ratifie, accepte ou approuve le présent Protocole, ou qui y adhère, après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion, le Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt par cet État de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
3. Dès que le présent Protocole entrera en vigueur, il sera enregistré auprès des Nations Unies par le dépositaire.

#### **Article XIX**

1. Tout État contractant peut dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

#### **Article XX**

Le dépositaire notifiera rapidement à tous les États signataires et à tous les États contractants du présent Protocole la date de chaque signature, la date du dépôt de chaque instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion, la date d'entrée en vigueur du présent Protocole et d'autres renseignements pertinents.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le quatrième jour du mois d'avril de l'an deux mille quatorze dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi après la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité du Président de la Conférence, dans les quatre-vingt-dix jours suivant cette date, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux. Le présent Protocole sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États contractants du présent Protocole.

