



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7790

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

Date de dépôt : 15-03-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 29-06-2021

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
15-03-2021	Déposé	7790/00	<u>3</u>
29-06-2021	Avis du Conseil d'État (29.6.2021)	7790/01	<u>42</u>
01-02-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 06 Procès verbal (06) de la reunion du 1 février 2024		<u>47</u>
07-02-2024	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7790/02	<u>59</u>
29-03-2024	Avis du Conseil d'État (29.3.2024)	7790/03	<u>72</u>

7790/00

N° 7790

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

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

* * *

*(Dépôt: le 15.3.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (2.3.2021)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	3
4) Commentaire des articles	4
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	5
6) Fiche financière	7
7) Textes coordonnés.....	8

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique : Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Palais de Luxembourg, le 2 mars 2021

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

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. La loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est modifiée comme suit :

1° A l'article 19bis paragraphe premier, tiret premier, les mots « auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme » sont insérés entre les mots « exploitant ou détenteur d'aéronef » et « voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne » ;

2° A la suite de l'article 19quater, est ajouté un nouvel article 19quinquies libellé comme suit :

« Art. 19quinquies. Exigences en matière d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord

(1) Tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois doit disposer d'une assurance valable à l'égard des tiers.

(2) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe à l'exploitant de l'aéronef sans équipage à bord.

(3) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers. »

Art. 2. La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

1° A l'article 7 paragraphe premier, les mots « aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance, » sont insérés entre les mots « à leur personnel de bord, » et « à la navigation et à la circulation aériennes » ;

2° A l'article 7 paragraphe 3, est ajouté un point n. libellé comme suit :

« n. l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. »

3° A la suite de l'article 32, est inséré un article 32bis libellé comme suit :

« Art. 32bis. (1) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents prescrits par les règlements.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;

2° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord sans disposer des compétences requises par la réglementation ;

3° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant qui ne s'est pas enregistré tandis qu'il devait le faire ;

5° tout pilote à distance ne respectant pas les exigences techniques ou opérationnelles de la catégorie « ouverte » prévues par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;

6° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant n'ayant pas obtenu une autorisation spécifique tandis qu'il en avait besoin ou ne respectant pas les termes de l'autorisation spécifique que l'exploitant a obtenu ;

7° tout pilote à distance ne respectant pas les zones géographiques nationales pour les aéronefs sans équipage à bord ;

8° tout pilote opérant un aéronef sans équipage à bord sous l'influence de substances psychotropes ou de l'alcool, ou lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes ;

9° tout pilote à distance ayant transporté, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, des matières non-autorisées.

Sera puni des mêmes peines l'exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui aura sciemment permis l'envol.

(3) Sera puni d'une amende de 500 euros à 5.000 euros, quiconque aura, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui. »

4° L'article 13 est abrogé.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi intervient dans le cadre des activités des aéronefs sans équipage à bord, communément appelés « drones ».

Vu la croissance rapide et exponentielle des activités des aéronefs sans équipage à bord et leur impact non seulement sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile mais également sur la vie quotidienne, les règles concernant les aéronefs sans équipage à bord ont été récemment harmonisées au niveau européen.

La Commission européenne a publié le règlement d'exécution (UE) 2019/947 du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord qu'il s'agit de mettre en œuvre au niveau national.

Le Luxembourg n'est pas resté à l'abri de l'évolution exponentielle des activités des aéronefs sans équipage à bord. Au cours de 4 dernières années, la Direction de l'aviation civile, ci-après la « DAC », a connu une hausse approximative de 350 % des demandes d'autorisation de vols avec les aéronefs sans équipage à bord. Et cette tendance continue de se poursuivre, ce qui souligne l'importance d'une législation nationale cohérente.

Le règlement européen précité étant directement applicable en droit national, il ne reste qu'à légiférer sur les matières non-couvertes ou réservées au droit national.

Ainsi, en modifiant la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, le projet de loi en question élargit les compétences de la DAC en établissant un pouvoir de contrôle des agents de la DAC concernant les aéronefs sans équipage à bord. Il instaure également une obligation d'assurance pour tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois.

Ensuite, en modifiant la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, le projet de loi en question introduit la possibilité d'édicter des règlements grand-ducaux relatifs aux aéronefs sans équipage à bord et il prévoit des dispositions pénales en cas de non-respect des règles établies au niveau européen et national relatives aux aéronefs sans équipage à bord.

Ce projet de loi est intimement lié au projet de règlement grand-ducal relatif aux aéronefs sans équipage à bord.

Finalement, la DAC a profité de la rédaction du présent projet de loi pour abroger l'article 13 de la loi du 31 janvier 1948 précitée qui interdisait le transport d'un appareil photographique ou cinématographique à bord d'un aéronef, disposition qui est tombée en désuétude depuis longtemps.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1

L'article 1^{er} a pour objet de modifier la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

D'abord, l'article 19bis paragraphe premier, tiret premier, est complété en insérant les mots « auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme » entre les mots « exploitant ou détenteur d'aéronef » et « voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne ».

Ainsi, le pouvoir des agents de la Direction de l'aviation civile (ci-après « DAC ») est élargi aux aéronefs sans équipage à bord. Les agents de la DAC sont donc autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires dans le domaine concernant les aéronefs sans équipage à bord pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté aériennes sont observées. Ils peuvent notamment s'informer auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme sur toutes les matières relatives à l'application desdites dispositions.

Ensuite, un nouvel article 19quinqüies introduit les exigences en matière d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord. Vu le risque associé aux activités des aéronefs sans équipage à bord, tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois disposera d'une assurance valable à l'égard des tiers. Les activités des aéronefs sans équipage à bord relevant du champ d'application de la directive 2009/48/CE du 18 juin 2009 relative à la sécurité des jouets peuvent être couverts par des assurances communes de responsabilité civile alors que les aéronefs sans équipage à bord relevant du règlement d'exécution (UE) 2019/947 du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord vont dans la majorité des cas, dépendant de l'assureur, nécessiter une assurance spéciale quant à ces activités. L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe toujours à l'exploitant de l'aéronef sans équipage à bord en question. Une sanction pour le non-respect de l'obligation de couverture de la responsabilité à l'égard des tiers est également prévue.

Ad article 2

L'article 2 a pour objet de modifier la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article 7 paragraphe premier est modifié afin de créer une base légale pour l'édition des prescriptions réglementaires relatives aux aéronefs sans équipages à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance par voie de règlement grand-ducal.

Ensuite, un nouveau point n. est inséré à l'article 7 paragraphe 3 relatif à l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. Ainsi l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord fait partie des missions de la DAC pour lesquelles peuvent être perçues des taxes, redevances et droits concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation.

De plus, est inséré un nouvel article 32bis relatif aux dispositions pénales pour le non-respect des règles concernant l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord.

Finalement, l'article 13 qui prévoit une interdiction de transport ou d'usage d'un appareil photographique ou cinématographique à bord d'un aéronef est abrogé. Cette disposition datant de 1948 est tombée en désuétude depuis longtemps.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant modification 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics/ Direction de l'aviation civile
Auteur(s) :	Maria Dec
Téléphone :	247-74913
Courriel :	maria.dec@av.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Il s'agit d'un projet de loi qui élargit les compétences de la Direction de l'aviation civile en matière des aéronefs sans équipage à bord. De plus, il prévoit des dispositions pénales en cas de non-respect des règles établies au niveau européen et national.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Date :	15/12/2020

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
 (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 :

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² 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 administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif 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 personnel⁴ ? 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 ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

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

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

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

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 évaluation⁵ ?

Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ?

Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous rubrique prévoit l'instauration de recettes sous forme de taxes à percevoir en faveur de l'Etat luxembourgeois par l'entremise de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Il aura donc une répercussion positive sur le budget de l'Etat luxembourgeois.

*

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

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

TEXTES COORDONNES

LOI DU 19 MAI 1999

ayant pour objet

- a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg
- b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et
- c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Titre I L'accès au marché de l'assistance en escale
à l'aéroport de Luxembourg.

Art. 1er. Champ d'application

1. La présente loi, en conformité avec la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996 du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, régit l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg en fonction des seuils de trafic fixés à son article 14 ci-après qui détermine les dates d'échéance pour l'application des dispositions relatives aux différentes catégories de services composant l'assistance en escale.

2. Lorsque l'un des seuils de trafic de fret visés à l'article 14 est atteint sans que le seuil de trafic de passagers correspondant ne le soit également, les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservées uniquement aux passagers.

Art. 2. Définitions

Aux fins de l'application de la présente loi, on entend par :

- a) « aéroport » : l'aéroport de Luxembourg, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux ;
- b) (*loi du 26 juillet 2002*) « Direction de l'Aviation Civile » : l'administration publique instituée par la présente loi comme autorité aéronautique compétente pour le domaine de l'aviation civile et relevant du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les transports aériens, ci-après désigné le ministre ;
- c) (*loi du 12 décembre 2007*) « Entité gestionnaire » : l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police, l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, en ce qui concerne l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires ;
- d) « usager d'un aéroport » : toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport ;
- e) « assistance en escale » : les services rendus à l'aéroport à un usager tels que décrits à l'annexe à la présente loi ;
- f) « auto-assistance en escale » : la situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Au sens de la présente définition, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers :
 - dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire ou
 - dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité ;
- g) « prestataire de services d'assistance en escale » : toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

Art. 3. Séparation des activités

L'usager ou le prestataire de services qui fournissent des services d'assistance en escale doivent opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur entre les activités

liées à la fourniture des services d'assistance en escale et leurs autres activités. La réalité de cette séparation comptable doit être contrôlée par un vérificateur indépendant désigné par la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 4. Comité des usagers

Il est créé un comité des usagers de l'aéroport composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives de ces usagers. Tout usager a le droit de faire partie du comité ou, selon son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

(loi du 26 juillet 2002) Indépendamment des attributions prévues par la présente loi, le ministre appelé ci-après « le ministre », peut le consulter sur d'autres sujets en relation avec l'aviation civile.

La composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 5. Assistance aux tiers

1. En conformité avec les articles 1 et 14, tout prestataire de services d'assistance en escale établi dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un Etat partie à l'Accord sur l'Espace économique européen a libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale à des tiers à l'aéroport, sous réserve des limitations prévues au paragraphe 2 ci-après et sous réserve notamment du respect des dispositions en matière de droit d'établissement, de droit du travail et de la législation de la sécurité sociale.

2. Le nombre de prestataires est limité à deux pour les catégories de services d'assistance en escale suivantes:

- assistance « bagages »,
- assistance « opérations en piste »,
- assistance « carburant et huile »,
- assistance « fret » et « poste » en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.

3. A partir du 1er janvier 2001, l'un au moins des deux prestataires autorisés en vertu du présent article ne peut être contrôlé directement ou indirectement, ni par l'entité gestionnaire, ni par un usager ayant transporté plus de 25% des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année calendrier précédant celle où s'opère la sélection des prestataires.

Toutefois, un règlement grand-ducal peut proroger le report jusqu'au 31 décembre 2002 au plus tard de l'obligation énoncée au présent paragraphe.

Art. 6. Auto-assistance

1. En conformité avec les articles 1 et 14 et sous réserve des limitations prévues au paragraphe 2 ci-après, l'auto-assistance peut être librement exercée sous réserve notamment du respect des dispositions en matière de droit d'établissement, de droit du travail et de la législation de la sécurité sociale.

2. Toutefois, pour les catégories de services d'assistance en escale suivantes :

- assistance « bagages »,
- assistance « opérations en piste »,
- assistance « carburant et huile »,
- assistance « fret et poste » en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion,

le nombre d'usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance est fixé à deux. Ce nombre peut être modifié par règlement grand-ducal. Leur choix s'effectuera sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non-discriminatoires, tels qu'énumérés à l'article 9 ci-après.

Art. 7. Infrastructures centralisées

1. Nonobstant les dispositions des articles 5 et 6, le ministre peut réserver, soit à l'entité gestionnaire, soit à une autre entité, la gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services

d'assistance en escale et dont la complexité, les conditions techniques ou opérationnelles d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement et les conditions à respecter en matière de sécurité et de sûreté ne permettent pas la division ou la duplication. L'usage des infrastructures centralisées par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance est obligatoire.

2. (*loi du 5 juin 2009*) Pour l'application du paragraphe 1 du présent article sont notamment considérées comme infrastructures centralisées :

- les installations de stockage et de distribution de carburant,
- le système de tri-bagages,
- les activités de dégivrage,
- le système d'épuration des eaux.

Cette liste peut être élargie par règlement grand-ducal.

3. Le ministre veille à ce que la gestion des infrastructures centralisées soit assurée d'une façon transparente, objective et non discriminatoire pour les prestataires de services et les usagers pratiquant l'auto-assistance, dans les limites prévues par la présente loi.

Art. 8. Dérogations

1. Lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou de l'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par la présente loi, le ministre peut, sur avis de l'entité gestionnaire, décider pour l'ensemble ou pour une partie seulement de l'aéroport :

- a) de limiter le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale autres que celles visées à l'article 5, paragraphe 2; le nombre de prestataires pour chaque catégorie de services doit au moins être égal à deux, sous le respect des dispositions énoncées à l'article 5, paragraphe 3 ;
- b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 5, paragraphe 2 ;
- c) de réserver l'exercice de l'auto-assistance à un nombre limité d'usagers pour une ou plusieurs catégories de services autres que celles visées à l'article 6, paragraphe 2, à condition que leur choix s'effectue selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non-discriminatoires ;
- d) d'interdire ou de limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour une ou plusieurs catégories de services visées à l'article 6, paragraphe 2.

2. Toute décision de dérogation prise en application du présent article doit :

- a) préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient ;
- b) être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes ;
- c) ne pas donner lieu à des distorsions de concurrence entre prestataires de services et/ou usagers pratiquant l'auto-assistance ;
- d) ne pas être plus étendue que nécessaire.

3. La durée des dérogations consenties en application du paragraphe 1 du présent article ne peut excéder trois années, sauf en ce qui concerne les dérogations accordées en vertu du point 1.b). Au plus tard trois mois avant l'expiration de cette période, le ministre peut prolonger une dérogation pour une nouvelle période maximale de trois années, sous le respect des conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

La durée des dérogations consenties en application du paragraphe 1 point b) du présent article ne peut excéder deux années. Sur la base des circonstances et dispositions fixées au présent article, le ministre peut cependant prolonger la dérogation une seule fois pour une nouvelle période de deux années.

Art. 9. Sélection des prestataires

La sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur l'aéroport lorsque le nombre est limité dans les cas prévus à l'article 5, paragraphe 2 ainsi qu'à l'article 8, paragraphe 1, est opérée par le ministre, selon la procédure qui s'effectue selon les principes suivants :

a) l'établissement d'un cahier des charges ou de spécifications techniques auxquels les prestataires doivent répondre. Les critères de sélection à retenir par le cahier des charges ou les spécifications techniques sont établis après consultation du comité des usagers. Ils doivent être pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ils portent sur les domaines suivants :

- le régime d'établissement conforme aux dispositions de la loi du 28 décembre 1988 1. réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales ; 2. modifiant l'article 4 de la loi du 2 juillet 1935 portant réglementation des conditions d'obtention du titre et du brevet de maîtrise dans l'exercice des métiers
- les situation et capacité financières
- la couverture d'assurance
- les références et capacités professionnelles
- les dispositions et obligations relatives à l'ordre public ainsi qu'à la sûreté et à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes
- les dispositions de la législation du travail et de la sécurité sociale
- la réglementation relative à la protection de l'environnement
- les capacités et qualités techniques (moyens humains et matériels)
- un plan d'entreprise portant sur, au moins, les deux premières années d'exploitation
- l'aptitude à pouvoir assurer la permanence des services
- l'ensemble des services offerts et sous-traitance éventuelle de services
- les redevances à payer au titre des terrains, installations et équipements aéroportuaires fournis par l'Etat.

Des spécifications techniques et opérationnelles complémentaires peuvent, si nécessaire, être établies par l'entité gestionnaire, après consultation du comité des usagers ;

b) le lancement d'un appel d'offres, publié au Journal officiel des Communautés européennes, auquel tout prestataire intéressé peut répondre. Cet appel d'offres comprendra notamment :

- l'adresse de l'entité gestionnaire
- une description sommaire des services d'assistance en escale concernés
- les critères de sélection
- la date approximative du début de l'activité proposée
- la durée et la redevance du contrat de concession
- la date limite de réception des candidatures

c) le choix des prestataires par le ministre sur proposition de l'entité gestionnaire et après consultation du comité des usagers ;

d) la sélection des prestataires pour une durée maximale de sept années.

Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure.

Lorsque le nombre de prestataires est limité en application de l'article 5, paragraphe 2 ou de l'article 8, paragraphe 1, l'entité gestionnaire peut, à la demande du ministre, et sans la soumettre à la procédure de sélection prévue au présent article, autoriser une entreprise prestataire de fournir des services d'assistance en escale si elle contrôle cette entreprise directement ou indirectement.

L'entité gestionnaire informe le comité des usagers des décisions prises en application du présent article.

Sur demande du ministre, l'entité gestionnaire peut d'office désigner un ou plusieurs prestataires chargés d'assurer la continuité et la permanence des services d'assistance en escale sur l'aéroport. La répartition des coûts occasionnés par cette charge de permanence des services d'assistance en escale est fixée par le ministre, sur proposition de l'entité gestionnaire.

Art. 10. Consultations

L'entité gestionnaire doit organiser une procédure de consultation obligatoire relative à l'application des dispositions de la présente loi entre le comité des usagers et les entreprises prestataires de services. Cette consultation porte notamment sur les prix des services qui font l'objet d'une dérogation accordée

en application de l'article 8, paragraphe 1, point b) ainsi que sur l'organisation de leur fourniture. Elle doit être organisée au moins une fois l'an.

Art. 11. Agrément

1. L'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale ou d'un usager pratiquant l'auto-assistance sur l'aéroport est subordonnée à l'obtention d'un agrément de la part du ministre.

2. Chaque agrément fixe les conditions dans lesquelles le prestataire de services d'assistance en escale ou un usager pratiquant l'auto-assistance sur l'aéroport exerce ses activités. Ces conditions sont identiques aux prescriptions du cahier des charges prévu à l'article 9.

Le bénéficiaire de l'agrément s'engage à respecter les prescriptions contenues dans l'agrément. L'application de ces prescriptions doit se faire de façon non-discriminatoire aux différents prestataires et usagers pratiquant l'auto-assistance.

Les conditions prévues dans l'agrément doivent être rendues publiques et le prestataire ou l'usager pratiquant l'auto-assistance doit en être informé préalablement.

Lorsqu'un prestataire a recours aux services d'un sous-traitant, ce prestataire a l'obligation de veiller à ce que le sous-traitant respecte les prescriptions contenues dans l'agrément.

3. Le ministre peut refuser ou retirer l'agrément si le prestataire ou l'usager pratiquant l'auto-assistance ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux prescriptions contenues dans l'agrément.

Art. 12. Accès aux installations

1. Le ministre prend les mesures nécessaires pour garantir l'accès des installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance, dans la mesure où cet accès leur est nécessaire pour exercer leurs activités. (*loi du 26 juillet 2002*) L'accès des installations aéroportuaires peut être soumis à certaines conditions qui doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non-discriminatoires et qui sont reprises au règlement grand-ducal édicté en vertu de l'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 précitée.

2. Dans la mesure du possible et sous réserve des restrictions prévues par la présente loi, les espaces disponibles pour l'assistance en escale dans l'aéroport sont répartis entre les différents prestataires de services et usagers pratiquant l'auto-assistance, y compris les nouveaux arrivants, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et pour permettre une concurrence effective et loyale sur la base de règles et de critères pertinents, objectifs, transparents et non-discriminatoires.

Art. 13. Réciprocité

Sans préjudice des engagements internationaux du Grand-Duché, et sur proposition de l'entité gestionnaire, le ministre peut refuser, suspendre ou retirer aux prestataires de services en escale ou usagers pratiquant l'auto-assistance, ressortissant d'un Etat non membre de l'Union européenne, les droits ou obligations découlant de la présente loi, s'il apparaît que les prestataires de services ou usagers pratiquant l'auto-assistance établis au Grand-Duché ne bénéficient pas d'un traitement équivalent dans cet Etat.

Le ministre informe la Commission européenne de tout refus, suspension ou retrait des droits ou obligations.

Art. 14. Application

La présente loi s'applique à l'aéroport selon les modalités suivantes :

- a) les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 6, paragraphe 1, s'appliquent dès l'entrée en vigueur de la loi, indépendamment du volume du trafic ;
- b) les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 6, paragraphe 2, s'appliquent dès l'entrée en vigueur de la présente loi à condition qu'un trafic annuel égal ou supérieur à 1 million de mouvements de passagers ou 25-000 tonnes de fret ait été atteint au cours de l'année précédente ;
- c) les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 5 s'appliquent dès le 1er janvier 1999 à condition qu'un trafic annuel égal ou supérieur à 3 millions de mouvements de passagers ou 75.000 tonnes de fret ait été atteint au cours de l'année précédente ;

- d) ces mêmes dispositions s'appliquent dès le 1er janvier 2001 à condition qu'un trafic annuel égal ou supérieur à 2 millions de mouvements de passagers ou 50.000 tonnes de fret ait été atteint au cours de l'année précédente.

Titre II La sûreté de l'aviation civile

Art. 15. Programmes et plans relatifs à la sûreté de l'aviation civile

(loi du 5 juin 2009)

(1) Le comité national de sûreté de l'aviation civile cité à l'article 16 est l'entité chargée d'élaborer et de mettre à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS).

(2) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application du règlement modifié (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. A ce titre, elle est chargée de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS). Elle veille à la publicité et à la diffusion adéquates du PNS. Elle est aussi chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre, en ce compris la diffusion, du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ), destiné à garantir l'efficacité du PNS. Elle peut à tout moment proposer une adaptation et une mise à jour du PNS.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions arrête le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) et le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ).

(4) Sans préjudice des droits et des prérogatives dont sont investies les administrations par le biais de leurs lois organiques, le PNS définit les compétences et les responsabilités respectives des administrations, des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructures de l'aviation civile en ce qui concerne leurs obligations de sûreté.

(5) Un règlement grand-ducal définira les structures du PNS et du PNCQ et il prévoit de quelle manière la publicité et la diffusion de ces programmes sont organisées.

(6) Tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport ou des infrastructures aéroportuaires, y compris un hélicoptère, et tout exploitant d'aéronefs est tenu de décrire dans un plan de sûreté les mesures de sûreté inhérentes à l'aéroport, aux infrastructures aéroportuaires, aux aéronefs et aux formations initiales et récurrentes permettant aux équipages, au personnel et aux agents au sol d'accomplir leurs tâches de sûreté, de répondre aux exigences en matière de sûreté aérienne et de réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile.

Ces plans de sûreté doivent être soumis à la Direction de l'aviation civile qui les approuve et en contrôle le respect conformément aux dispositions du droit aérien international et du droit communautaire.

(7) En cas de constatation d'une non-conformité grave par rapport aux mesures indiquées dans le plan de sûreté approuvé, le directeur de l'aviation civile peut ordonner aux opérateurs ou aux gestionnaires visés au paragraphe (6) que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sûreté aérienne, et le cas échéant, l'exécution de mesures de mitigation du risque garantissant un niveau de sûreté équivalent.

(8) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.200 euros à 2.500 euros à tout opérateur ou à tout gestionnaire visé au paragraphe (6) qui ne prend pas les mesures nécessaires pour faire cesser une non-conformité grave endéans le délai fixé par le directeur de l'aviation civile.

(9) L'amende ne peut être infligée que si l'opérateur ou le gestionnaire visé au paragraphe (6) a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée

avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à 15 jours.

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

Art. 16. Comité national de sûreté de l'aviation civile

(loi du 5 juin 2009)

1. Il est institué un comité national de sûreté de l'aviation civile. Le comité a pour mission d'assister le Ministre dans la mise en œuvre, sur le plan national, de la réglementation internationale et communautaire en matière de sûreté de l'aviation civile, et en général de conseiller le Ministre sur toutes les questions relatives à la sûreté de l'aviation civile.

2. La composition et les attributions du comité sont définies par règlement grand-ducal. Celui-ci détermine également le mode de fonctionnement du comité qui peut s'adjoindre des experts selon les besoins.

Titre III La Direction de l'Aviation Civile

Art. 17. Institution et mission de la Direction

1. Il est créé au sein du ministère des Transports, une Direction de l'Aviation Civile (DAC) appelée ci-après la Direction.

2. La Direction est placée sous l'autorité du ministre. Elle est dirigée par un Directeur de l'Aviation Civile qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de la Direction est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément à l'article 19 de la présente loi. La Direction peut se faire assister temporairement par des experts étrangers selon les besoins.

3. La Direction a pour missions :

- d'assister et de conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière d'aviation civile ;
- d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile ;
- de procéder à l'élaboration et à la mise à jour du code de l'aviation civile en conformité avec la réglementation internationale ;
- de gérer le registre d'immatriculation des aéronefs ;
- d'instruire les demandes de licences d'exploitation de transports aériens et de certificats de transporteur aérien ;
- de délivrer, sans préjudice des attributions réservées au ministre, des licences, certificats, agréments, approbations et toutes autres autorisations requises par la législation ou la réglementation en vigueur et en contrôler le respect ;
- de veiller au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique en conformité avec la législation et la réglementation nationale et internationale ;
- *(loi du 21 décembre 2007)* d'assurer, en tant qu'autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire, la mission de contrôle des activités des différents prestataires de services présents sur l'aéroport ;
- *(loi du 21 décembre 2007)* d'assurer, en tant qu'autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens ;
- *(loi du 5 juin 2009)* la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus, ainsi que la fixation des conditions de reconnaissance des clients en compte et des fournisseurs connus ;
- *(loi du 5 juin 2009)* la négociation des accords de services aériens et la gestion des droits de trafic.

(loi du 5 juin 2009) Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle du service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l'aviation civile.

(loi du 23 mai 2012) Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne et précise les différentes missions de la Direction.

Art. 18. Inspections et contrôles

1. Dans la mesure où la Direction ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer les inspections ou les contrôles qu'exige la réglementation, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier ces contrôles et inspections à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée à la condition que :

- la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport aux opérateurs de l'aviation civile visés par ces inspections et contrôles ;
 - l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité ;
 - les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes aux normes luxembourgeoises ;
 - les éléments recueillis permettent à l'autorité luxembourgeoise de prendre une décision en toute connaissance de cause.
2. Les frais d'inspection et de contrôle, liés à l'exercice des attributions exercées en vertu de la présente loi sont à la charge des compagnies, organismes et personnes inspectées ou contrôlées conformément à un barème à fixer par règlement grand-ducal.

Art. 19. Dispositions relatives au cadre de la Direction

1. *(loi du 25 mars 2015)*

- a) Le cadre du personnel comprend un directeur et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat.
- b) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat spécialisés nécessaires au bon fonctionnement du service, ainsi que par des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

3. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de la Direction sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

4. La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit:

- a) L'article 22 section IV est modifié comme suit :
 - au numéro 9 est ajoutée la mention « le directeur de la Direction de l'Aviation Civile ».
- b) L'annexe A – classification des fonctions– rubrique I, « Administration générale », est modifiée comme suit :
 - au grade 17 est ajoutée la mention « Direction de l'Aviation Civile – directeur ».
- c) L'annexe D – détermination – rubrique I, « Administration générale », est modifiée comme suit :
 - à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention « directeur de la Direction de l'Aviation Civile ».

Art. 19bis. Pouvoirs de contrôle des agents de la Direction de l'aviation civile

(loi du 5 juin 2009)

(1) Dans le cadre de leurs missions légales d'inspection et de contrôle, les agents de la Direction de l'aviation civile sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires

pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté aériennes sont effectivement observées et notamment :

- à s'informer auprès de tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'aéronef, **auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme**, voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application desdites dispositions légales, réglementaires et administratives ;
- à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans et programmes, registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la sécurité ou la sûreté aériennes, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits ;
- à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés :

- à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives ;
- à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

(3) Les agents visés au paragraphe (1), doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présenteront sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'aérodrome, de l'héliport, des infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un aéronef, voire au prestataire de services de navigation aérienne ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prêtera main-forte ou assistance technique.

Art. 19ter. Mesures d'urgence

(loi du 5 juin 2009)

Le directeur de l'aviation civile est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation aéroportuaire ou aéronautique, un aménagement ou un aéronef qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant sérieusement la sécurité ou la sûreté aériennes, il a le droit :

- d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation aéroportuaire ou aéronautique, d'un aéronef et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté aériennes soient assurées ;
- d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté aériennes ;
- d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation au sol d'un aéronef, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, dont notamment la fermeture partielle ou totale d'un aérodrome, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence relatives à l'immobilisation au sol d'un aéronef suivent les dispositions prévues aux articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques ont une durée de validité limitée à maximum 48 heures.

Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.

Art. 19quater. Exigences en matière d'assurance

(loi du 5 juin 2009)

(1) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente sur le plan national pour vérifier si les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les exigences en matière d'assurance prévues par le droit communautaire voire par le droit international.

(2) Nul aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien luxembourgeois sans être valablement assuré.

(3) Aux fins de la présente loi, on entend par « transporteur aérien » et « exploitant d'aéronefs » les entités visées aux points a) et c) de l'article 3 du règlement CE n° 785/2004.

(4) La Direction de l'aviation civile peut interdire l'atterrissage à l'aéroport de Luxembourg aux transporteurs aériens non communautaires et aux exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté qui ne respectent pas les exigences minimales en matière d'assurance.

(5) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe au transporteur aérien ou à l'exploitant d'aéronefs.

(6) Aux fins de sa mission de vérification, la Direction de l'aviation civile peut solliciter des preuves supplémentaires de la part du transporteur aérien, de l'exploitant d'aéronefs ou de leurs assureurs.

(7) La Direction de l'aviation civile peut interdire le décollage de tout avion à l'aéroport de Luxembourg qui ne respecte pas les exigences en matière d'assurance.

(8) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des passagers visée à l'article 6, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

(9) Est puni de la même sanction indiquée au paragraphe précédent, tout transporteur aérien et tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers visée à l'article 7, paragraphe 1er, du règlement (CE) n° 785/2004 précité.

(10) En cas de récidive dans un délai de 3 ans, le maximum de la peine d'emprisonnement est porté à 2 ans et le maximum de la peine d'amende est porté à 100.000 euros.

Art. 19quinquies. Exigences en matière d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord

(1) Tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois doit disposer d'une assurance valable à l'égard des tiers.

(2) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe à l'exploitant de l'aéronef sans équipage à bord.

(3) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers.

Art. 20. Dispositions relatives au personnel

1. Conformément à l'article 13 de la loi du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat, le personnel de l'administration gouvernementale affecté au service de la Direction de l'Aviation Civile du Ministère des Transports au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi est transféré à la nouvelle Direction pour y occuper les mêmes fonctions et emplois.

2. Le ministre est autorisé à procéder, par dérogation à l'article 13 de la loi du 21 décembre 1998 concernant les recettes et les dépenses de l'Etat et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi, aux engagements suivants :

- un attaché d'administration
- deux stagiaires de la carrière du rédacteur
- trois stagiaires de la carrière de l'ingénieur-technicien
- un(e) employé(e) de la carrière D.

Art. 20bis. Disposition transitoire

(loi du 5 juin 2009)

Le traitement du premier commissaire divisionnaire nommé directeur à la Direction de l'aviation civile avec effet au 1er janvier 2007 est calculé à partir de cette date conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, en prenant en compte un classement au grade de substitution P12bis de sa carrière initiale.

Titre IV Disposition finale

Art. 21.

La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

*

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

Chapitre I^{er}. Dispositions générales.

Art. 1^{er}.

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

(Loi du 5 juin 2009) Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires et les autres aéronefs appartenant à l'Etat ou mis à sa disposition et affectés exclusivement à des missions d'intérêt public.

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

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

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

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

(Loi du 5 juin 2009) Les dispositions de la présente loi et les dispositions prises en son exécution sont applicables aux aéronefs privés ainsi qu'aux aéronefs d'Etat. Les règlements grand-ducaux pris

en exécution de la présente loi et portant sur l'immatriculation, l'équipement technique et la circulation aérienne peuvent comporter des dispositions différentes selon que celles-ci s'appliquent aux aéronefs privés ou aux aéronefs d'Etat.

Art. 2.

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

Art. 3.

La circulation des aéronefs étrangers au-dessus du territoire du Grand-Duché est subordonnée à l'autorisation du Ministre des Transports.

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

(Loi du 5 juin 2009) L'atterrissage et le survol du Grand-Duché par les aéronefs militaires et les aéronefs d'Etat étrangers sont subordonnés à l'autorisation du ministre ayant la défense dans ses attributions.

Art. 4.

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

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

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

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

Art. 4bis.

(Loi du 1^{er} août 2018)

(1) Sans préjudice du Traité relatif à l'établissement du bloc d'espace aérien fonctionnel « Europe Central » entre la République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la Confédération Suisse, fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010 et de sa loi d'approbation, le ministre :

- a) désigne conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 550/2004 modifié du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, un ou plusieurs prestataires de services de circulation aérienne pour fournir les services de circulation aérienne dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité ;
- b) peut désigner conformément à l'article 9 du règlement (CE) n° 550/2004 modifié du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, un ou plusieurs prestataires de services météorologiques pour fournir sur une base exclusive, tout ou partie des données météorologiques pour la totalité ou une partie de l'espace aérien relevant de sa responsabilité ;
- c) désigne conformément à l'article 4 du règlement (UE) n° 139/2014 du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008, un ou plusieurs exploitants d'aérodrome pour fournir tout ou partie des services liés à la maintenance et à la gestion d'un aérodrome relevant de sa responsabilité ;

(2) Les désignations font l'objet d'une publication au Journal officiel et sont communiquées aux autorités compétentes.

Art. 5.

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

Art. 6.

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

Art. 7.

(Loi du 5 juin 2009)

(1) Seront édictées par règlement grand-ducal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne, et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, **aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance**, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation.

(Loi du 20 décembre 2019)

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

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

(Loi du 23 mai 2012) Le montant de ces redevances est fixé par règlement grand-ducal sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

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

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

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

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

(Loi du 23 mai 2012) Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

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

Art. 7bis

(Loi du 5 juin 2009)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a. si l'intéressé ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, qualifications associées, validations, conversions ou autorisations et agréments;
- b. si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;

- c. si l'intéressé refuse de produire au directeur de l'aviation civile un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou de faire inscrire une limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification, sa validation, sa conversion, son autorisation ou son agrément;
- d. s'il est constaté que la licence, la qualification, la validation, la conversion, l'autorisation, l'agrément ou le certificat médical a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e. si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises;
- f. s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aériennes ainsi que la sécurité des personnes et des biens;
- g. s'il existe à l'encontre de l'intéressé des indices laissant présumer qu'il constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes;
- h. si l'intéressé a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne;
- i. s'il est constaté que l'intéressé présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses fonctions, la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens.

Art. 7ter.

(Loi du 20 décembre 2019)

(1) Nul ne peut exploiter un aéroport, une héliport ou un terrain de vol sans autorisation préalable du directeur de l'aviation civile.

Nul ne peut atterrir ou décoller en dehors d'un aéroport, d'une héliport ou d'un terrain de vol sauf autorisation préalable du directeur de l'aviation civile, ou sauf en cas de force majeure.

(2) En vue de son autorisation, tout exploitant ou opérateur présente les garanties nécessaires d'honorabilité.

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

(3) L'exploitant ou l'opérateur garantit que l'utilisation de l'aéroport, de l'héliport ou du terrain de vol se fait en toute sécurité. Lorsque cette sécurité ne peut plus être garantie, il prend toutes les mesures nécessaires pour limiter les risques.

L'exploitant ou l'opérateur dispose des structures et des procédés internes nécessaires pour pouvoir exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place.

(4) Les critères d'obtention et de validité des autorisations prévues au paragraphe 1^{er} ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives sont précisés par règlement grand-ducal.

Les privilèges énoncés dans l'autorisation peuvent être limités par rapport aux circonstances techniques et opérationnelles spécifiques à l'aéroport, l'héliport ou le terrain de vol.

(5) Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel de l'exploitation de l'aéroport, de l'héliport ou du terrain de vol est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais, et fait l'objet d'une approbation préalable, et, le cas échéant, d'une modification de l'autorisation.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, l'autorisation peut être limitée, suspendue ou retirée.

Toute cessation totale des activités liées à l'aéroport, à l'héliport ou au terrain de vol est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile, et l'autorisation est restituée à la Direction de l'aviation civile.

(6) Le directeur de l'aviation civile délivre les autorisations prévues au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si l'exploitant ou l'opérateur ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que l'autorisation a été obtenue à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 3° si l'exploitant ou l'opérateur ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son autorisation, ainsi que les privilèges énoncés dans son autorisation ;
- 4° s'il est constaté à charge de l'exploitant ou de l'opérateur des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aériennes ainsi que la sécurité des personnes et des biens ;
- 5° s'il existe à l'encontre de l'exploitant ou de l'opérateur des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes ;
- 6° si l'exploitant ou l'opérateur a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

Art. 8.

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

Art. 9.

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

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

Art. 10.

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

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

Art. 11.

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

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

Art. 11bis.

(Loi du 5 juin 2009)

Par dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, les règles internationales en matière aéronautique à incorporer en droit national peuvent être publiées en langue anglaise.

Chapitre II. – Dispositions pénales.

Art. 12.

Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 25 à 250 euros ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Tout commandant qui aura entrepris un vol sans avoir à bord les documents prescrits par les règlements;

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

~~Art. 13.~~

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

Art. 13bis.

(Loi du 5 juin 2009)

Sera puni d'une amende de 25 à 250 euros celui qui empêche, lors d'inspections ou de contrôles inhérents à la sûreté ou à la sécurité aériennes, les agents visés à l'article 19bis de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, d'accéder dans les aérodromes ou leurs dépendances ainsi qu'à tout aéronef, ou qui refuse de présenter les documents ou les pièces exigés par les mêmes agents dans le cadre de leur mission d'inspection ou de contrôle.

Art. 13ter.

(Loi du 5 juin 2009)

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

Art. 14.

Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 25 à 250 euros, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura pénétré ou circulé sur un aérodrome ou dans la zone d'un aérodrome non ouverts au public ou aura, sans autorisation, usé d'un aérodrome à des fins auxquelles il n'est pas destiné.

La peine sera de huit jours à un an et l'amende de 251 à 5.000 euros, si le fait a été commis à l'aide d'escalade, d'effraction ou de fausse clef, s'il a été commis pendant la nuit ou dans une intention frauduleuse ou à dessin de nuire ou à l'aide de violence ou de menaces.

Art. 14bis.

(Loi du 5 juin 2009)

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

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

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

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

- a. ne soumet pas les passagers à une inspection-filtrage telle que prévue par le droit communautaire;
- b. omet de procéder ou n'effectue pas des fouilles de sûreté dans les aéronefs avant chaque décollage;
- c. n'assure pas le maintien de la stérilité de l'aéronef jusqu'à l'embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation du départ;

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

Art. 14ter.

(Loi du 5 juin 2009)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 15.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement:

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

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

S'il y avait un passager à bord, le maximum de la peine d'emprisonnement sera élevé à trois ans et le maximum de l'amende porté à 15.000 euros. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 15bis.

(Loi du 20 décembre 2019)

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° toute personne exploitant ou opérant un aérodrome, une hélistation ou un terrain de vol sans disposer de l'autorisation requise en vertu de l'article 7ter ;
- 2° tout exploitant ou opérateur ne respectant pas les limitations apportées à son autorisation en vertu de l'article 7ter, paragraphe 6.

Art. 16.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura frauduleusement détruit les livres ou documents de bord ou tout autre document relatif à un aéronef avant l'expiration de la durée de validité des documents ou du terme pendant lequel ils doivent être conservés.

Art. 17.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout commandant d'un aéronef en vol ne portant pas les marques distinctives qui lui sont assignées.

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

Sera puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 500 à 15.000 euros, tout commandant qui aura sciemment altéré ou caché les marques distinctives assignées à un aéronef ou qui aura fait usage d'un aéronef dont les marques distinctives ont été sciemment altérées ou cachées.

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

Art. 18.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura piloté un aéronef sans être titulaire des brevets et licences de capacité requis par les lois et règlements.

L'emprisonnement sera de quinze jours au moins et l'amende de 1.500 euros au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord de l'aéronef.

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

Art. 19.

Sera puni d'une amende de 251 à 5.000 euros et d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans, quiconque, sans l'autorisation de l'exploitant, se sera servi d'un aéronef ou aura tenté de s'en servir.

Art. 20.

Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura pris la conduite d'un aéronef malgré le retrait de sa licence.

L'emprisonnement sera de trois mois et l'amende de 5.000 euros au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 21.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions des arrêtés pris en exécution de l'article 4 de la présente loi.

Dans le cas de fuite ou de refus d'atterrir, il sera condamné à un emprisonnement de six mois à cinq ans et à une amende de 5.000 à 15.000 euros.

Art. 22.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 500 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui contreviendra aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

Art. 23.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura embarqué ou débarqué des passagers ou des marchandises en contravention aux prescriptions réglementaires.

Art. 24.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté au moment du vol, tel que plage, hippodrome ou stade, à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements.

Art. 24bis.

(Loi du 5 juin 2009)

Un règlement grand-ducal fixera les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg.

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

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

Art. 24ter.

(Loi du 5 juin 2009)

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

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

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

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

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

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

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

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

Art. 25.

Seront punis des peines prévues à l'article précédent:

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

Art. 26.

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

Art. 27.

Seront punies d'une amende de 500 à 15.000 euros et d'un emprisonnement de huit jours à un an ou d'une de ces peines seulement, toutes personnes qui, sans autorisation, auront organisé des spectacles ou exhibitions comportant des évolutions d'aéronefs, des exercices périlleux ou des démonstrations de descentes en parachute, ainsi que celles ayant contribué à ces spectacles exhibitions, exercices ou démonstrations.

Art. 28.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement:

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

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

Art. 28bis.

(Loi du 5 juin 2009)

(1) Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sous influence d'alcool

ou sous influence d'une des substances visées à l'alinéa 1^{er} du paragraphe (4), est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 29.

Sera puni d'une amende de 500 à 5.000 euros, quiconque aura, d'un aéronef en vol, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui.

Art. 30.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 500 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura, sans autorisation, transporté au moyen d'un aéronef ou aura embarqué à bord d'un aéronef, en vue de transport, des munitions ou du matériel de guerre, ou tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions par les lois, règlements ou instructions.

Art. 31.

(Loi du 19 mai 1978)

§ 1^{er}.—Sera puni de la réclusion:

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

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

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

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

§ 4. –Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 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 1^{er}, 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 1^{er}, 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 1^{er}, 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 1^{er}, 1) et 2) a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera puni de la réclusion à vie.

Art. 31-2.

(Loi du 26 décembre 2012) – abrogé

Art. 32.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 1.500 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef.

S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros.

Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 500 à 5.000 euros.

Art. 32bis.

(1) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents prescrits par les règlements.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement:

- 1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;

- 2° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord sans disposer des compétences requises par la réglementation ;
- 3° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant qui ne s'est pas enregistré tandis qu'il devait le faire ;
- 5° tout pilote à distance ne respectant pas les exigences techniques ou opérationnelles de la catégorie « ouverte » prévues par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;
- 6° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant n'ayant pas obtenu une autorisation spécifique tandis qu'il en avait besoin ou ne respectant pas les termes de l'autorisation spécifique que l'exploitant a obtenu ;
- 7° tout pilote à distance ne respectant pas les zones géographiques nationales pour les aéronefs sans équipage à bord ;
- 8° tout pilote opérant un aéronef sans équipage à bord sous l'influence de substances psychotropes ou de l'alcool, ou lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes ;
- 9° tout pilote à distance ayant transporté, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, des matières non-autorisées.

Sera puni des mêmes peines l'exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui aura sciemment permis l'envol.

(3) Sera puni d'une amende de 500 euros à 5.000 euros, quiconque aura, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui. »

Art. 33.

Les infractions aux dispositions des arrêtés grand-ducaux pris en exécution de cette loi pourront être punies d'un emprisonnement ne dépassant pas un an et d'une amende ne dépassant pas 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux décisions du Ministre des Transports pourront être punies d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 25 à 250 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 34.

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

Art. 35.

(Loi du 1^{er} août 2018) Toutefois en cas de délit, le tribunal pourra décider qu'il n'y a pas lieu d'appliquer les articles 31 et 32 du Code pénal.

Art. 36.

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

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

Art. 37.

(Loi du 19 mai 1978)

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

Sont compétents pour la poursuite de ces infractions et de celles prévues par la présente loi et par les règlements pris pour son exécution, le procureur d'Etat ou l'officier du Ministère public près le

tribunal de police du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'inculpé, celui du lieu où il se trouve et, à leur défaut, celui de Luxembourg.

Les articles 5, 6 et 7 du code d'instruction criminelle tels qu'ils ont été modifiés par la loi du 18 janvier 1879 et l'arrêté grand-ducal du 25 mai 1944 s'appliquent aux infractions commises à bord d'un aéronef étranger en vol, comme si le fait s'était accompli hors du territoire du Grand-Duché. En outre, le coupable d'un crime ou d'un délit commis à bord d'un aéronef étranger en vol pourra être poursuivi au Grand-Duché, si lui-même ou la victime est de nationalité luxembourgeoise ou si l'appareil atterrit au Grand-Duché après l'infraction.

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

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

Chapitre III. – Dispositions de police.

Art. 38.

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

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

Art. 39.

(Loi du 5 juin 2009)

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

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

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

Art. 39bis.

(Loi du 5 juin 2009)

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

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

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

(3) Les fonctionnaires visés au paragraphe (2) doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions

pénales de la législation réglementant la navigation aérienne. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

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

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Art. 39ter.

(Loi du 5 juin 2009)

(1) Les fonctionnaires visés à l'article 39bis, paragraphe (1), alinéa 1^{er}, peuvent accéder de jour et de nuit aux installations, locaux, terrains, aménagements et moyens de transport soumis à la présente loi et aux règlements pris en son exécution, s'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Les propriétaires et exploitants concernés doivent être avertis préalablement des actions de contrôle en question.

(2) Les dispositions du paragraphe (1) ne sont pas applicables aux locaux qui servent à l'habitation.

Toutefois, et sans préjudice de l'article 33 (1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demi et vingt heures par deux officiers de police judiciaire au sens de l'article 39bis, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.

(3) Dans l'exercice des attributions prévues aux paragraphes (1) et (2), les fonctionnaires concernés sont autorisés:

- a) à recevoir communication de tous livres, manuels, registres, fichiers, documents, autorisations, licences, plans de sécurité ou de sûreté des aérodromes, des infrastructures aéroportuaires et des aéronefs et de toute pièce pour autant qu'elle soit pertinente pour la prévention, la recherche et la constatation d'infractions à la sécurité et à la sûreté aériennes;
- b) à prélever ou à faire prélever, aux fins d'examen et d'analyse, des échantillons de produits, matières, substances, articles ou pièces en relation avec la sécurité et la sûreté aériennes. Une partie de l'échantillon, cachetée et scellée, est remise à l'exploitant, au propriétaire ou au détenteur du produit, de la matière, de la substance, de l'article ou de la pièce qui a fait l'objet du contrôle effectué, à moins que celui-ci n'y renonce expressément ou que des raisons techniques ne s'y opposent;
- c) à saisir et, au besoin, à mettre sous scellés, les échantillons visés sous b) ainsi que les documents visés sous a).

(4) Tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures aéroportuaires ou de l'aéronef, tout propriétaire, détenteur ou occupant des dépendances, installations, terrains ou aménagements faisant l'objet des mesures prévues au paragraphe (3) ainsi que les personnels qui les remplacent sont tenus à la réquisition des fonctionnaires chargés de ces mesures, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent. Ils peuvent assister à ces opérations.

(5) Il est dressé procès-verbal des constatations et des opérations.

(6) Les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Art. 39quater.

(Loi du 5 juin 2009)

(1) Le directeur de l'aviation civile agréé les agents de sûreté de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou des opérateurs aériens exécutant des missions de sûreté à l'Aéroport de Luxembourg qui répondent aux critères requis de qualification et de formation.

Par missions de sûreté il y a lieu de considérer les missions de contrôle des accès aux zones à accès réglementé de l'Aéroport de Luxembourg, les missions d'inspection-filtrage des personnes, des bagages,

des marchandises ou autres fournitures ainsi que des véhicules pénétrant dans les zones précitées, les missions de protection et de fouille des aéronefs ainsi que les missions de surveillance des zones précitées.

L'agrément détermine de manière précise les missions de sûreté et les équipements de sûreté pour lesquels l'agent de sûreté est spécialement habilité.

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

(2) Les critères de qualification et de formation initiale et récurrente desdits agents de sûreté sont fixés par règlement grand-ducal.

(3) Dans le cadre de l'inspection-filtrage des personnes, des bagages, des marchandises ou des véhicules pénétrant dans les zones à accès réglementé, effectuée aux termes de l'article 39 de la présente loi, les agents de sûreté de l'entité gestionnaire de l'aéroport dûment agréés sont autorisés à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à l'inspection-filtrage des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés entrant dans les zones à accès réglementé aux fins d'empêcher l'accès d'objets prohibés dans lesdites zones ou dans les aéronefs.

(4) Les agents de sûreté visés au paragraphe (3) interdisent à toute personne qui s'oppose aux mesures d'inspection-filtrage ou qui détient un objet prohibé d'accéder dans les zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg voire d'accéder à bord d'un aéronef.

Art. 40.

Les agents assermentés rechercheront et constateront par des procès-verbaux toutes les infractions dans les aérodromes et leurs dépendances et à bord des aéronefs ainsi que les infractions aux lois et règlements concernant la navigation aérienne. Les procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire et seront transmis sans délai au procureur d'Etat ou à l'officier du ministère public près le tribunal de police compétent.

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

Art. 42.

(Loi du 5 juin 2009)

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

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

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

Art. 43.

(Loi du 5 juin 2009)

(1) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives aux personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages qui

refuse, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, d'accepter une réservation pour un vol au départ de l'aéroport de Luxembourg ou d'embarquer une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, si cette personne dispose d'un billet et d'une réservation valables à moins que le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages ne puisse établir une des causes de dérogation énumérées à l'article 4 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien ou son agent qui ne met pas à disposition, sous les formes accessibles et au moins dans les mêmes langues que l'information mise à disposition des autres passagers, les règles de sécurité qu'il applique au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leur équipement de mobilité en raison de la taille de l'aéronef ainsi qu'à tout organisateur de voyages qui ne met pas à disposition les règles de sécurité et les restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'il organise, vend ou offre à la vente.

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

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

Art. 43bis.

(Loi du 23 mai 2012)

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

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

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

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7790/01

N° 7790¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(29.6.2021)

Par dépêche du 23 mars 2021, 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 de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière ainsi qu'un texte coordonné de la loi modifiée du 19 mai 1999 et de la loi modifiée du 31 janvier 1948 que le projet de loi élargi tend à modifier.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet sous avis a pour objet de réglementer les activités des aéronefs sans équipage à bord (« drones ») en modifiant la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile et la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ceci afin de permettre la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et de compléter les dispositions européennes par certaines règles nationales en la matière. Plus particulièrement, le projet de loi étend le pouvoir de contrôle des agents de la Direction de l'Aviation Civile (ci-après « DAC ») aux aéronefs sans équipage à bord, établit une obligation d'assurance pour ce type d'aéronef et introduit des dispositions pénales en cas de non-respect des règles afférentes qui existent aux niveaux européen et national.

*

EXAMEN DES ARTICLES*Article 1^{er}*

L'article sous revue modifie la loi précitée du 19 mai 1999 afin d'élargir les compétences de la DAC et les pouvoirs de contrôle de ses agents aux aéronefs sans équipage à bord.

Le point 2° introduit par ailleurs un article 19quinquies prévoyant une obligation d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord.

Il est tout d'abord relevé que les paragraphes 1^{er} et 2 sont à reformuler afin de regrouper à la fois le caractère « adéquat » de l'assurance et sa validité à l'égard des tiers. Dans ce même contexte, le

Conseil d'État donne à considérer qu'un aéronef sans équipage à bord ne peut pas « disposer » d'une assurance. Par ailleurs, il suggère de remplacer le terme « valable » par celui de « valide ».

Ensuite, le Conseil d'État observe que l'article 19^{quater} de la loi précitée du 19 mai 1999, ayant trait aux exigences en matière d'assurance pour les aéronefs, encadre cette obligation notamment par référence au règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs. Il s'interroge sur la raison pour laquelle les auteurs ont renoncé à encadrer de la même manière les exigences d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord découlant de l'article 19^{quinquies} nouveau. En l'absence de précisions quant à cette obligation d'assurance, le Conseil d'État s'oppose formellement au dispositif sous revue pour des raisons d'insécurité juridique. Si les aéronefs sans équipage à bord non-assimilés à des jouets sont également couverts par les dispositions du règlement (CE) n° 785/2004 précité, il y a lieu d'y renvoyer, à l'image de l'article 19^{quater} précité. Si tel n'est pas le cas, il y a lieu de spécifier les caractéristiques de cette assurance à l'article 19^{quinquies} nouveau.

Le paragraphe 3 prévoyant des sanctions pour une infraction matérielle, il n'est pas nécessaire de préciser que l'infraction doit avoir lieu « délibérément ou par négligence ».

Article 2

L'article sous revue tend à modifier la loi précitée du 31 janvier 1948 en ajoutant, à l'article 7, paragraphe 1^{er}, les aéronefs sans équipage à bord aux domaines pour lesquels un règlement grand-ducal peut prévoir des « prescriptions réglementaires » et déterminer les montants et les modalités de perception des taxes, redevances et droits pouvant désormais être perçus en la matière en vertu de l'article 7, paragraphe 3, alinéa 1^{er}, lettre n).

Les points 1° et 2° de l'article sous revue n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Au point 3°, les auteurs insèrent un nouvel article 32^{bis} à la loi précitée du 31 janvier 1948 visant à assortir de sanctions pénales certains comportements relatifs aux aéronefs sans équipage à bord.

Au paragraphe 1^{er}, il y aurait lieu de se référer avec précision aux « règlements » y visés. S'agit-il des règlements européens en la matière, ou encore de l'article 5 du projet de règlement grand-ducal relatif aux aéronefs sans équipage à bord¹, qui prévoit une liste de documents que le pilote doit pouvoir présenter ?

Par ailleurs, au paragraphe 2, point 2°, il conviendrait de préciser la référence aux « compétences requises par la réglementation ».

De même, le paragraphe 2, point 8°, prévoit une sanction du pilote opérant l'aéronef sans équipage à bord « lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes ». Le Conseil d'État demande de préciser les termes « d'autres causes ». Cette observation vaut également pour la référence aux « matières non autorisées » au paragraphe 2, point 9°, ainsi que pour le paragraphe 3, en ce qu'il se réfère aux objets « susceptible[s] de causer un dommage à autrui ».

Enfin, le Conseil d'État constate que le dernier alinéa du paragraphe 2 ne fait pas de sens dans sa teneur actuelle. Ainsi, il y aurait lieu d'ajouter, au paragraphe 2, alinéa 2, que cette sanction ne saurait s'appliquer qu'à celui « qui aurait sciemment permis l'envol en violation des articles [...] », en indiquant de manière précise les dispositions visées.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement au point 3° de l'article sous revue dans sa forme actuelle, en ce qu'il contrevient au principe de la spécification des incriminations, corollaire du principe de la légalité des peines inscrit à l'article 14 de la Constitution, et qui implique la nécessité de définir dans la loi les éléments constitutifs des infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés².

Le point 4° n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

*

1 CE n° 60.579.

2 Arrêt n° 00134 de la Cour constitutionnelle du 2 mars 2018, Mém – A 198 du 20 mars 2018.

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Le Conseil d'État signale que lors des renvois, les différents éléments auxquels il est renvoyé sont à séparer par des virgules. Par ailleurs lorsqu'on se réfère au premier paragraphe, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1^{er} », en écrivant, à titre d'exemple à l'article 1^{er}, point 1^o « l'article 19bis, paragraphe 1^{er}, [...] ».

Intitulé

Il convient d'ajouter un deux-points après les termes « portant modification ».

Au point 1^o, les termes « , et » *in fine* sont à remplacer par un point-virgule.

Article 1^{er}

Au point 1^o, il convient d'écrire « premier tiret ».

Article 2

Il convient de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article sous un seul point, en reprenant chaque modification sous une lettre « a) », « b) », « c) », ... Les modifications prévues aux points 1^o et 2^o sont ainsi à regrouper sous un seul point comme suit :

« 1^o L'article 7 est modifié comme suit :

a) Au paragraphe 1^{er}, les mots « aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance, » sont insérés entre les mots « à leur personnel de bord, » et « à la navigation et à la circulation aériennes » ;

b) Au paragraphe 3, est ajouté un point n. libellé comme suit :

« n. l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. »

Les points 3^o et 4^o sont à renuméroter en points 2^o et 3^o.

Au point 3^o (2^o selon le Conseil d'État), à l'article 32*bis*, au paragraphe 2, point 1^o, il y a lieu d'insérer les termes « de la Commission » entre les termes « règlement d'exécution (UE) 2019/947 » et les termes « du 24 mai 2019 ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 29 juin 2021.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

06

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 1^{er} février 2024

Ordre du jour :

1. 8262 Projet de loi relative à la construction d'une Ecole européenne agréée à Junglinster
 - Rapporteur: Madame Corinne Cahen

 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 8332 Projet de loi relative à la construction du nouveau Lycée technique à Bonnevoie
 - Rapporteur: Madame Corinne Cahen

 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7790 Projet de loi portant modification 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

Mme Félicie Weycker, M. Jean-Louis Boever, Direction de l'Aviation civile, Mme Stéphanie Theisen, Direction de l'Aviation civile, Mme Vénééré Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Luc Emering, M. Marc Goergen, M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. 8262 Projet de loi relative à la construction d'une Ecole européenne agréée à Junglinster

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport par Madame le Président-Rapporteur, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8332 Projet de loi relative à la construction du nouveau Lycée technique à Bonnevoie

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame le Président-Rapporteur, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

3. 7790 Projet de loi portant modification 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Madame la Présidente est désignée rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 7790⁰.

Le projet de loi a pour objet de réglementer les activités des aéronefs sans équipage à bord (« drones ») en modifiant la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile et la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ceci afin de permettre la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et de compléter les dispositions européennes par certaines règles nationales en la matière.

En effet, vu la croissance rapide et exponentielle des activités des aéronefs sans équipage à bord et leur impact non seulement sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile mais également sur la vie quotidienne, les règles concernant

les aéronefs sans équipage à bord ont été récemment harmonisées au niveau européen.

Au cours de 4 dernières années, la Direction de l'Aviation civile a connu une hausse approximative de 350% des demandes d'autorisation de vols avec les aéronefs sans équipage à bord. Et cette tendance continue de se poursuivre, ce qui souligne l'importance d'une législation nationale cohérente.

Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 précité étant directement applicable en droit national, il ne reste qu'à légiférer sur les matières non-couvertes ou réservées au droit national dans le présent projet de loi.

Ainsi, en modifiant la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, le projet de loi en question élargie les compétences de la DAC en établissant un pouvoir de contrôle des agents de la DAC concernant les aéronefs sans équipage à bord. Il instaure également une obligation d'assurance pour tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois. Ensuite, en modifiant la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, le projet de loi en question introduit la possibilité d'édicter des règlements grand-ducaux relatifs aux aéronefs sans équipage à bord et il prévoit des dispositions pénales en cas de non-respect des règles établies au niveau européen et national relatives aux aéronefs sans équipage à bord.

Plus particulièrement, le projet de loi étend le pouvoir de contrôle des agents de la Direction de l'Aviation civile aux aéronefs sans équipage à bord, établit une obligation d'assurance pour ce type d'aéronef et introduit des dispositions pénales en cas de non-respect des règles afférentes qui existent aux niveaux européen et national.

Ce projet de loi est intimement lié au projet de règlement grand-ducal relatif aux aéronefs sans équipage à bord.

Finalement, la DAC a profité de la rédaction du présent projet de loi pour abroger l'article 13 de la loi du 31 janvier 1948 précitée qui interdisait le transport d'un appareil photographique ou cinématographique à bord d'un aéronef, disposition qui est tombée en désuétude depuis longtemps.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État du 29 juin 2021.

Intitulé

Dans son avis du 29 juin 2021, le Conseil d'État note dans ses observations d'ordre légistique qu'il convient d'ajouter un deux-points après les termes « portant modification ». Au point 1°, il suggère que les termes « , et » *in fine* sont à remplacer par un point-virgule.

La commission parlementaire décide de faire droit à toutes les remarques d'ordre légistique du Conseil d'État.

Par conséquent l'intitulé prend la teneur suivante :

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

Article 1^{er}

L'article sous rubrique modifie la loi précitée du 19 mai 1999 afin d'élargir les compétences de la DAC et les pouvoirs de contrôle de ses agents aux aéronefs sans équipage à bord. Les agents de la DAC sont donc autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires dans le domaine concernant les aéronefs sans équipage à bord pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté aériennes sont observées.

Le point 2° introduit par ailleurs un article *19quinquies* prévoyant une obligation d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord. Vu le risque associé aux activités des aéronefs sans équipage à bord, tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois disposera d'une assurance valable à l'égard des tiers.

Dans son avis du 29 juin 2021, la Haute Corporation relève que les paragraphes 1^{er} et 2 sont à reformuler afin de regrouper à la fois le caractère « adéquat » de l'assurance et sa validité à l'égard des tiers. Dans ce même contexte, le Conseil d'État donne à considérer qu'un aéronef sans équipage à bord ne peut pas « disposer » d'une assurance. Par ailleurs, il suggère de remplacer le terme « valable » par celui de « valide ».

Ensuite, il s'interroge sur la raison pour laquelle le projet de loi a renoncé à encadrer les exigences d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord découlant de l'article *19quinquies* nouveau. En l'absence de précisions quant à cette obligation d'assurance, le Conseil d'État s'oppose formellement au dispositif sous rubrique pour des raisons d'insécurité juridique. Si les aéronefs sans équipage à bord non-assimilés à des jouets sont également couverts par les dispositions du règlement (CE) n° 785/2004, il y a lieu d'y renvoyer, à l'image de l'article *19quater*. Si tel n'est pas le cas, il y a lieu de spécifier les caractéristiques de cette assurance à l'article *19quinquies* nouveau.

Le paragraphe 3 prévoyant des sanctions pour une infraction matérielle, le Conseil d'État estime qu'il n'est pas nécessaire de préciser que l'infraction doit avoir lieu « délibérément ou par négligence ».

Conformément à l'avis du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de clarifier le point 2° de l'article 1^{er} du projet de loi portant introduction d'un nouvel article *19quinquies* dans la loi du 19 mai 1999¹ afin d'éviter des confusions.

En effet, comme le remarque justement le Conseil d'État, il est à relever que le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril

¹ Loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs est applicable partiellement aux aéronefs sans équipage à bord. Ce règlement européen couvre tous les types d'aéronefs ayant une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus.

Le poids des aéronefs sans équipage à bord peut varier de quelques grammes pour les tout petits drones jusqu'à plusieurs dizaines, voire centaines de kilogrammes pour des drones professionnels.

Ainsi, le nouvel article 19quinquies précisera que les aéronefs sans équipage à bord de 20 kilogrammes ou plus doivent être couverts par une assurance conformément au règlement européen (CE) n° 785/2004. Il précise dans son paragraphe 2 que les aéronefs de moins de 20 kilogrammes doivent également être couverts par une assurance et en fixe la couverture minimale.

En outre, afin de prendre en compte les observations du Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'adapter le paragraphe 3 du nouvel article 19quinquies.

Par conséquent, la commission parlementaire propose d'amender l'article 1^{er} du projet de loi comme suit :

« **Art. 1^{er}.** La loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est modifiée comme suit :

1° A l'article 19bis, paragraphe 1^{er}, ~~tiret~~ premier ~~tiret~~, les mots « auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme » sont insérés entre les mots « exploitant ou détenteur d'aéronef » et « voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne » ;

2° A la suite de l'article 19quater, est ajouté un nouvel article 19quinquies libellé comme suit :

« Art. 19quinquies. Exigences en matière d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord

~~(1) Tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois doit disposer d'une assurance valable à l'égard des tiers.~~

~~(2) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe à l'exploitant de l'aéronef sans équipage à bord.~~

(1) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus dispose d'une assurance conformément à l'article 19quater de la présente loi.

(2) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage inférieure à 20 kilogrammes dispose d'une police d'assurance assortie d'une couverture minimale de la

responsabilité à l'égard des tiers de 750 000 droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international.

(3) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5- 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui, ~~délibérément ou par négligence,~~ contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers. » »

Article 2

L'article sous rubrique tend à modifier la loi précitée du 31 janvier 1948 en ajoutant, à l'article 7, paragraphe 1^{er}, les aéronefs sans équipage à bord aux domaines pour lesquels un règlement grand-ducal peut prévoir des « prescriptions réglementaires » et déterminer les montants et les modalités de perception des taxes, redevances et droits pouvant désormais être perçus en la matière en vertu de l'article 7, paragraphe 3, alinéa 1^{er}, lettre n..

De plus, est inséré un nouvel article 32*bis* relatif aux dispositions pénales pour le non-respect des règles concernant l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord.

Finalement, l'article 13 qui prévoit une interdiction de transport ou d'usage d'un appareil photographique ou cinématographique à bord d'un aéronef est abrogé. Cette disposition datant de 1948 est tombée en désuétude depuis longtemps.

Pour ce qui est du point 1° de l'article 2 du projet de loi, dans son avis du 29 juin 2021, la Haute Corporation relève dans ses observations d'ordre légistique qu'il convient de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article sous un seul point. Conformément aux observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État, la commission parlementaire propose de fusionner les points 1° et 2° de l'article 2 du projet de loi pour constituer un seul point 1°. Les points subséquents sont par conséquent renumérotés.

Pour ce qui est du point 2° de l'article 2 du projet de loi, ce dernier insère un nouvel article 32*bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article prévoit des dispositions pénales dans le domaine des activités avec des aéronefs sans équipage à bord.

Sur demande de la Police grand-ducale et dans un but de faciliter la procédure de constatation des infractions, il est proposé de descendre par voie d'amendement parlementaire les infractions prévues au rang d'une contravention ; la sanction d'emprisonnement est par conséquent enlevée et les montants de l'amende sont adaptés.

Le Conseil d'État estime pour ce qui est du paragraphe 1^{er}, qu'il y aurait lieu de se référer avec précision aux « règlements » y visés. Tel que demandé, la commission parlementaire propose de préciser que le paragraphe 1^{er} de ce nouvel article 32*bis* se réfère au règlement grand-ducal applicable.

Concernant le point 2° du paragraphe 2, le Conseil d'État demande de préciser de quelles « compétences » il s'agit. Ainsi, il est proposé d'introduire par voie d'amendement parlementaire une référence au règlement européen applicable.

Afin de redresser une erreur de numérotation, la commission parlementaire propose de renuméroter les points 5° à 9° du paragraphe 2.

Concernant le point 7° (ancien point 8° du projet de loi déposé), le Conseil d'État demande de préciser les termes « d'autres causes ». Afin d'éviter des confusions et garantir la sécurité juridique, la commission parlementaire décide d'omettre entièrement ces termes. Dans le même but, et après concertation avec la Police grand-ducale, il a été décidé de ne plus utiliser les termes « sous l'influence » de substances psychotropes ou de l'alcool, mais de la remplacer par l'expression « présentant des signes manifestes d'influence » de substances psychotropes ou d'alcool.

Le Conseil d'État demande également de préciser les termes « matières non-autorisées » dans l'ancien point 9° du projet de loi déposé. La commission parlementaire estime que cette disposition peut être omise dans son entièreté, puisque les cas de figure visés sont déjà couverts par les points 4° et 5° (anciens points 5° et 6° du projet de loi déposé). En effet, le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit les dispositions applicables aux opérations des aéronefs sans équipage à bord. Les matières autorisées à être transportées varient en fonction du type des opérations et de la catégorie dans laquelle l'exploitant opère. Ainsi, lorsque l'exploitant transporte des matières non-autorisées en catégorie « ouverte », il n'a pas respecté les exigences applicables à cette catégorie et encourt une sanction au terme du point 4°. Si l'exploitant transporte une matière non-autorisée par son autorisation spécifique, il n'a pas respecté son autorisation et encourt de ce fait une sanction au titre du point 5°.

Dans un souci de faciliter l'application des sanctions, la commission parlementaire propose d'intégrer le paragraphe 3 dans le paragraphe 2 et d'y appliquer la même sanction. Le Conseil d'État demande de préciser les termes « susceptible de causer un dommage ». Afin de garantir la sécurité juridique, la commission parlementaire propose de remplacer ces termes par « ayant causé un dommage ». Ainsi, une sanction pénale n'est encourue que lorsqu'un dommage s'est effectivement produit.

En concertation avec la Police grand-ducale, un nouveau point 9° est ajouté par amendement parlementaire. Cette disposition sanctionne le refus par un pilote à distance de faire descendre son aéronef sans équipage à bord lorsque les agents prévus à l'article 39*bis* de la même loi l'ont demandé ou le refus de suivre les injonctions que ces agents lui ont données en vertu du nouvel article 38*bis*, qui sera également ajouté par le biais de cet amendement du projet de loi.

Le Conseil d'État demande encore que l'alinéa 2 du paragraphe 2 du nouvel article 32*bis* soit reformulé, en faisant référence aux dispositions précises. Afin de garantir la lisibilité, la commission parlementaire propose de reformuler cette phrase de sorte qu'elle se réfère à l'alinéa premier du paragraphe 2 dans son entièreté.

Par ailleurs, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau point 4° à l'article 2.

En effet, après concertation avec la Police grand-ducale, il s'est avéré qu'un accès direct de leur part au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord facilitera considérablement les contrôles de légalité des activités de ces exploitants ainsi que la constatation d'infractions.

Dans le respect du Règlement général sur la protection des données², un nouvel article 11ter réglementant cet accès est inséré dans la loi du 31 janvier 1948. Cet article est fortement inspiré de la loi du 29 juillet 2023 portant modification : 1° de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale ; 2° de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur l'Inspection générale de la Police ; 3° de la loi du 1^{er} août 2018 relative au traitement des données des dossiers passagers ; 4° de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant réorganisation du Service de renseignement de l'État ; 5° du Code pénal.

Ainsi, il prévoit le principe-même de l'accès de la Police grand-ducale au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord et il définit les personnes exactes pouvant profiter de cet accès ainsi que les modalités informatiques et organisationnelles de l'accès direct.

Par ailleurs, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau point 5° à l'article 2.

Toujours sur demande de la Police grand-ducale, il est proposé par voie d'amendement parlementaire d'ajouter un nouvel article 38bis dans la loi du 31 janvier 1948 qui prévoit des pouvoirs d'injonction pour les agents visés à l'article 39bis de la même loi. Ces agents sont notamment les officiers et agents de police judiciaire de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de la carrière supérieure de la Direction de l'Aviation civile ayant qualité d'officier de police judiciaire et les agents de l'Administration des douanes et accises.

Il prévoit, d'une part, que le pilote à distance doit faire descendre son aéronef sans équipage à bord lorsque les agents visés le demandent, et ceci dans un souci de garantir la sécurité des personnes et des biens dans les environs directs. Il peut par exemple s'agir d'un contrôle effectué par un agent visé. Lorsque cet agent communique avec le pilote, ce dernier ne peut plus se concentrer sur ses opérations de vol. Ainsi, l'agent demandera qu'il fasse atterrir son drone. Il peut aussi s'agir d'une situation de danger où l'évolution du drone en elle-même pose un risque pour des personnes ou des biens soit au sol, soit en l'air.

Cet article prévoit, d'autre part, les situations lors desquelles le pilote à distance doit obtempérer à toute injonction des agents visés.

Par ailleurs, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau point 6° à l'article 2.

Dans le cadre des travaux sur ce projet de loi, il s'est avéré nécessaire d'élargir les pouvoirs de contrôle de la Police grand-ducale à ces activités. Afin de

² Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE

faciliter ce contrôle et les possibilités d'intervention de la Police grand-ducale, et afin de diminuer la charge de travail des tribunaux luxembourgeois, des avertissements taxés seront prévus pour les infractions prévues au nouvel article 32bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par les pilotes à distance.

L'amendement ci-dessous vise à inclure ce nouvel article 32bis dans l'article 24ter de la loi du 31 janvier 1948 précitée, afin de donner une base légale aux avertissements taxés dans ce domaine.

Par conséquent, la commission parlementaire propose d'amender l'article 2 du projet de loi comme suit :

« **Art. 2.** La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

1° L'article 7 est modifié comme suit :

a) Au paragraphe 1^{er} A l'article 7 paragraphe premier, les mots « aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance, » sont insérés entre les mots « à leur personnel de bord, » et « à la navigation et à la circulation aériennes » ;

b) 2° Au A l'article 7 paragraphe 3, est ajouté un point ~~n.o.~~ libellé comme suit :

« ~~n.o.~~ l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. »

2° 3° A la suite de l'article 32, est inséré un article 32bis libellé comme suit :
« Art. 32bis. (1) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents prescrits par **le règlement grand-ducal du xx relatif aux aéronefs sans équipage à bord les règlements.**

(2) Sera puni ~~d'un emprisonnement de huit jours à un an et~~ d'une amende de 251 euros à **250 5.000** euros ~~ou d'une de ces peines seulement~~ :

1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;

2° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord sans disposer des compétences requises par **le règlement d'exécution (UE) 2019/947 susmentionné la réglementation** ;

3° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant qui ne s'est pas enregistré tandis qu'il devait le faire ;

~~5°~~ 4° tout pilote à distance ne respectant pas les exigences techniques ou opérationnelles de la catégorie « ouverte » prévues par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 **susmentionné de la Commission du 24 mai 2019 concernant**

~~les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;~~

~~6° 5° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant n'ayant pas obtenu une autorisation spécifique tandis qu'il en avait besoin ou ne respectant pas les termes de l'autorisation spécifique que l'exploitant a obtenu ;~~

~~7° 6° tout pilote à distance ne respectant pas les **conditions applicables aux zones géographiques nationales pour les aéronefs sans équipage à bord ;**~~

~~8° 7° tout pilote opérant un aéronef sans équipage à bord **sous l'influence et présentant des signes manifestes d'influence** de substances psychotropes ou **d'alcool de l'alcool**, ou lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, **ou d'une maladie ou d'autres causes ;**~~

~~8° tout pilote à distance qui, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, a projeté ou laissé tomber un objet ayant causé un dommage à autrui ;~~

~~9° tout pilote à distance qui n'a pas fait descendre son aéronef sans équipage à bord ou qui n'a pas obtempéré aux injonctions conformément à l'article 39bis.~~

~~9° tout pilote à distance ayant transporté, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, des matières non autorisées.~~

Sera puni des mêmes peines l'exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui aura sciemment permis **les opérations sanctionnées par l'alinéa précédent l'envol.**

~~(3) Sera puni d'une amende de 500 euros à 5.000 euros, quiconque aura, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui. »~~

3° 4° L'article 13 est abrogé ;

4° A la suite de l'article 11bis, est ajouté un nouvel article 11ter libellé comme suit :

« Art. 11ter. Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police relevant du cadre policier ont accès direct, par un système informatique, au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord tenu par la Direction de l'aviation civile en vertu du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Il en est de même pour les membres du cadre civil de la Police qui assurent une mission de support dans le cadre d'une mission de police judiciaire ou de police administrative, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.

Les données à caractère personnel des fichiers accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que :

- 1° les membres de la Police visés à l'alinéa 1^{er} ne puissent consulter le registre auquel ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel et un motif de consultation, et
- 2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation sont enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation. »

- 5° A la suite de l'article 38, est ajouté un nouvel article 38*bis* libellé comme suit :

« Art. 38*bis*. (1) Le pilote à distance fait descendre son aéronef sans équipage à bord à toute réquisition des agents visés à l'article 39*bis* de la présente loi.

(2) Le pilote à distance obtempère aux injonctions des agents visés à l'article 39*bis* de la présente loi :

- 1° lors de contrôles du respect des exigences réglementaires effectués par ces agents ;
- 2° lors de la constatation d'infractions à l'article 32*bis* de la présente loi ;
- 3° en cas de mise en danger de personnes ou de biens au sol ou en l'air. »

- 6° A l'article 24*ter*, paragraphe 1^{er}, de la même loi, les termes « , 14*quater* » sont insérés entre les termes « 14*ter* » et les termes « 24*bis* », et les termes « , ainsi que 32*bis* » sont insérés après les termes « 24*bis* ». »

La commission retient qu'une lettre d'amendement adressée au Conseil d'État est à préparer dans les meilleurs délais.

4. Divers

Aucun point divers n'est relevé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7790/02

N° 7790²

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

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

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

(6.2.2024)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après des amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « commission parlementaire ») lors de sa réunion du 1^{er} février 2024.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant les amendements parlementaires effectués (**figurant en caractères gras**) et les propositions de texte formulées par le Conseil d'État dans son avis du 29 juin 2021 que la commission parlementaire a fait siennes (figurant en caractères soulignés).

*

I. OBSERVATION CONCERNANT L'INTITULE

La commission parlementaire propose de modifier l'intitulé du projet de loi comme suit :

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

Commentaire :

L'intitulé du projet de loi sous rubrique est modifié afin de tenir compte des observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État dans son avis du 29 juin 2021.

*

II. AMENDEMENTS

Amendement 1^{er}

La commission parlementaire propose d'amender l'article 1^{er} du projet de loi comme suit :

« **Art. 1^{er}**. La loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est modifiée comme suit :

1° A l'article 19bis, paragraphe 1^{er}, ~~tiret~~ premier tiret, les mots « auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme » sont insérés entre les mots « exploitant ou détenteur d'aéronef » et « voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne » ;

2° A la suite de l'article 19quater, est ajouté un nouvel article 19quinquies libellé comme suit :

« Art. 19quinquies. Exigences en matière d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord

~~(1) Tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois doit disposer d'une assurance valable à l'égard des tiers.~~

~~(2) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe à l'exploitant de l'aéronef sans équipage à bord.~~

(1) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus dispose d'une assurance conformément à l'article 19quater de la présente loi.

(2) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage inférieure à 20 kilogrammes dispose d'une police d'assurance assortie d'une couverture minimale de la responsabilité à l'égard des tiers de 750 000 droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international.

(3) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers. » »

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis du 29 juin 2021, la Haute Corporation relève que les paragraphes 1^{er} et 2 sont à reformuler afin de regrouper à la fois le caractère « adéquat » de l'assurance et sa validité à l'égard des tiers. Dans ce même contexte, le Conseil d'État donne à considérer qu'un aéronef sans équipage à bord ne peut pas « disposer » d'une assurance. Par ailleurs, il suggère de remplacer le terme « valable » par celui de « valide ».

Ensuite, il s'interroge sur la raison pour laquelle le projet de loi a renoncé à encadrer les exigences d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord découlant de l'article 19quinquies nouveau. En l'absence de précisions quant à cette obligation d'assurance, le Conseil d'État s'oppose formellement au dispositif sous rubrique pour des raisons d'insécurité juridique. Si les aéronefs sans équipage à bord non-assimilés à des jouets sont également couverts par les dispositions du règlement (CE) n° 785/2004, il y a lieu d'y renvoyer, à l'image de l'article 19quater. Si tel n'est pas le cas, il y a lieu de spécifier les caractéristiques de cette assurance à l'article 19quinquies nouveau.

Le paragraphe 3 prévoyant des sanctions pour une infraction matérielle, le Conseil d'État estime qu'il n'est pas nécessaire de préciser que l'infraction doit avoir lieu « délibérément ou par négligence ».

Conformément à l'avis du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de clarifier le point 2 de l'article 1^{er} du projet de loi portant introduction d'un nouvel article 19quinquies dans la loi du 19 mai 1999¹ afin d'éviter des confusions.

En effet, comme le remarque justement le Conseil d'État, il est à relever que le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs est applicable partiellement aux aéronefs sans équipage à bord. Ce règlement européen couvre tous les types d'aéronefs ayant une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus.

Le poids des aéronefs sans équipage à bord peut varier de quelques grammes pour les tout petits drones jusqu'à plusieurs dizaines, voire centaines de kilogrammes pour des drones professionnels.

¹ Loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Ainsi, le nouvel article 19~~quinquies~~ précisera que les aéronefs sans équipage à bord de 20 kilogrammes ou plus doivent être couverts par une assurance conformément au règlement européen (CE) n° 785/2004. Il précise dans son paragraphe 2 que les aéronefs de moins de 20 kilogrammes doivent également être couverts par une assurance et en fixe la couverture minimale.

En outre, afin de prendre en compte les observations du Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'adapter le paragraphe 3 du nouvel article 19~~quinquies~~.

Amendement 2

La commission parlementaire propose d'amender l'article 2 du projet de loi comme suit :

« **Art. 2.** La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

1° L'article 7 est modifié comme suit :

a) Au ~~paragraphe 1^{er}~~ ~~A l'article 7~~ ~~paragraphe premier~~, les mots « aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance, » sont insérés entre les mots « à leur personnel de bord, » et « à la navigation et à la circulation aériennes » ;

b) ~~2°~~ ~~A l'article 7~~ ~~paragraphe 3~~, est ajouté un point ~~n.o.~~ libellé comme suit :

« ~~n.o.~~ l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. »

~~2°~~ ~~3°~~ A la suite de l'article 32, est inséré un article 32~~bis~~ libellé comme suit :

« ~~Art. 32bis.~~ (1) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents prescrits par **le règlement grand-ducal du xx relatif aux aéronefs sans équipage à bord les règlements.**

(2) Sera puni **d'un emprisonnement de huit jours à un an et** d'une amende de ~~251~~ **250 5.000** euros **ou d'une de ces peines seulement** :

1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;

2° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord sans disposer des compétences requises par **le règlement d'exécution (UE) 2019/947 susmentionné la réglementation** ;

3° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant qui ne s'est pas enregistré tandis qu'il devait le faire ;

~~5°~~ ~~4°~~ tout pilote à distance ne respectant pas les exigences techniques ou opérationnelles de la catégorie « ouverte » prévues par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 **susmentionné de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord** ;

~~6°~~ ~~5°~~ tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant n'ayant pas obtenu une autorisation spécifique tandis qu'il en avait besoin ou ne respectant pas les termes de l'autorisation spécifique que l'exploitant a obtenu ;

~~7°~~ ~~6°~~ tout pilote à distance ne respectant pas les **conditions applicables aux zones** géographiques nationales pour les aéronefs sans équipage à bord ;

~~8°~~ ~~7°~~ tout pilote opérant un aéronef sans équipage à bord **sous l'influence et présentant des signes manifestes d'influence** de substances psychotropes ou **d'alcool de l'alcool**, ou lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, ou d'une maladie **ou d'autres causes** ;

~~8°~~ tout pilote à distance qui, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, a projeté ou laissé tomber un objet ayant causé un dommage à autrui ;

~~9°~~ tout pilote à distance qui n'a pas fait descendre son aéronef sans équipage à bord ou qui n'a pas obtempéré aux injonctions conformément à l'article 39~~bis~~.

~~9°~~ tout pilote à distance ayant transporté, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, **des matières non autorisées.**

Sera puni des mêmes peines l'exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui aura sciemment permis les opérations sanctionnées par l'alinéa précédent l'envol.

~~(3) Sera puni d'une amende de 500 euros à 5.000 euros, quiconque aura, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui. »~~

3° 4° L'article 13 est abrogé ;

4° A la suite de l'article 11bis, est ajouté un nouvel article 11ter libellé comme suit :

« Art. 11ter. Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police relevant du cadre policier ont accès direct, par un système informatique, au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord tenu par la Direction de l'aviation civile en vertu du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Il en est de même pour les membres du cadre civil de la Police qui assurent une mission de support dans le cadre d'une mission de police judiciaire ou de police administrative, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.

Les données à caractère personnel des fichiers accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que :

- 1° les membres de la Police visés à l'alinéa 1^{er} ne puissent consulter le registre auquel ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel et un motif de consultation, et
- 2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation sont enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation. »

5° A la suite de l'article 38, est ajouté un nouvel article 38bis libellé comme suit :

« Art. 38bis. (1) Le pilote à distance fait descendre son aéronef sans équipage à bord à toute réquisition des agents visés à l'article 39bis de la présente loi.

(2) Le pilote à distance obtempère aux injonctions des agents visés à l'article 39bis de la présente loi :

- 1° lors de contrôles du respect des exigences réglementaires effectués par ces agents ;
- 2° lors de la constatation d'infractions à l'article 32bis de la présente loi ;
- 3° en cas de mise en danger de personnes ou de biens au sol ou en l'air. »

6° A l'article 24ter, paragraphe 1^{er}, de la même loi, les termes « , 14quater » sont insérés entre les termes « 14ter » et les termes « 24bis », et les termes « , ainsi que 32bis » sont insérés après les termes « 24bis ». »

Commentaire de l'amendement 2

Pour ce qui est du point 1° de l'article 2 du projet de loi, dans son avis du 29 juin 2021, la Haute Corporation relève dans ses observations d'ordre légistique qu'il convient de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article sous un seul point. Conformément aux observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État, la commission parlementaire propose de fusionner les points 1° et 2° de l'article 2 du projet de loi pour constituer un seul point 1°. Les points subséquents sont par conséquent renumérotés.

Pour ce qui est du point 2° de l'article 2 du projet de loi, ce dernier insère un nouvel article 32bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article prévoit des dispositions pénales dans le domaine des activités avec des aéronefs sans équipage à bord.

Sur demande de la Police grand-ducale et dans un but de faciliter la procédure de constatation des infractions, il est proposé de descendre par voie d'amendement parlementaire les infractions prévues au rang d'une contravention ; la sanction d'emprisonnement est par conséquent enlevée et les montants de l'amende sont adaptés.

Le Conseil d'État estime pour ce qui est du paragraphe 1^{er}, qu'il y aurait lieu de se référer avec précision aux « règlements » y visés. Tel que demandé, la commission parlementaire propose de préciser que le paragraphe 1^{er} de ce nouvel article 32*bis* se réfère au règlement grand-ducal applicable.

Concernant le point 2^o du paragraphe 2, le Conseil d'État demande de préciser de quelles « compétences » il s'agit. Ainsi, il est proposé d'introduire par voie d'amendement parlementaire une référence au règlement européen applicable.

Afin de redresser une erreur de numérotation, la commission parlementaire propose de renuméroter les points 5^o à 9^o du paragraphe 2.

Concernant le point 7^o (ancien point 8^o du projet de loi déposé), le Conseil d'État demande de préciser les termes « d'autres causes ». Afin d'éviter des confusions et garantir la sécurité juridique, la commission parlementaire décide d'omettre entièrement ces termes. Dans le même but, et après concertation avec la Police grand-ducale, il a été décidé de ne plus utiliser les termes « sous l'influence » de substances psychotropes ou de l'alcool, mais de la remplacer par l'expression « présentant des signes manifestes d'influence » de substances psychotropes ou d'alcool.

Le Conseil d'État demande également de préciser les termes « matières non-autorisées » dans l'ancien point 9^o du projet de loi déposé. La commission parlementaire estime que cette disposition peut être omise dans son entièreté, puisque les cas de figure visés sont déjà couverts par les points 4^o et 5^o (anciens points 5^o et 6^o du projet de loi déposé). En effet, le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit les dispositions applicables aux opérations des aéronefs sans équipage à bord. Les matières autorisées à être transportées varient en fonction du type des opérations et de la catégorie dans laquelle l'exploitant opère. Ainsi, lorsque l'exploitant transporte des matières non-autorisées en catégorie « ouverte », il n'a pas respecté les exigences applicables à cette catégorie et encourt une sanction au terme du point 4^o. Si l'exploitant transporte une matière non-autorisée par son autorisation spécifique, il n'a pas respecté son autorisation et encourt de ce fait une sanction au titre du point 5^o.

Dans un souci de faciliter l'application des sanctions, la commission parlementaire propose d'intégrer le paragraphe 3 dans le paragraphe 2 et d'y appliquer la même sanction. Le Conseil d'État demande de préciser les termes « susceptible de causer un dommage ». Afin de garantir la sécurité juridique, la commission parlementaire propose de remplacer ces termes par « ayant causé un dommage ». Ainsi, une sanction pénale n'est encourue que lorsqu'un dommage s'est effectivement produit.

En concertation avec la Police grand-ducale, un nouveau point 9^o a été ajouté par amendement parlementaire. Cette disposition sanctionne le refus par un pilote à distance de faire descendre son aéronef sans équipage à bord lorsque les agents prévus à l'article 39*bis* de la même loi l'ont demandé ou le refus de suivre les injonctions que ces agents lui ont données en vertu du nouvel article 38*bis*, qui sera également ajouté par le biais de cet amendement du projet de loi.

Le Conseil d'État demande encore que l'alinéa 2 du paragraphe 2 du nouvel article 32*bis* soit reformulé, en faisant référence aux dispositions précises. Afin de garantir la lisibilité, la commission parlementaire propose de reformuler cette phrase de sorte qu'elle se réfère à l'alinéa premier du paragraphe 2 dans son entièreté.

Par ailleurs, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau point 4^o à l'article 2.

En effet, après concertation avec la Police grand-ducale, il s'est avéré qu'un accès direct de leur part au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord facilitera considérablement les contrôles de légalité des activités de ces exploitants ainsi que la constatation d'infractions.

Dans le respect du Règlement général sur la protection des données², un nouvel article 11*ter* réglementant cet accès est inséré dans la loi du 31 janvier 1948. Cet article est fortement inspiré de la loi du 29 juillet 2023 portant modification : 1^o de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police

2 Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE

grand-ducale ; 2° de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur l'Inspection générale de la Police ; 3° de la loi du 1^{er} août 2018 relative au traitement des données des dossiers passagers ; 4° de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant réorganisation du Service de renseignement de l'État ; 5° du Code pénal.

Ainsi, il prévoit le principe-même de l'accès de la Police grand-ducale au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord et il définit les personnes exactes pouvant profiter de cet accès ainsi que les modalités informatiques et organisationnelles de l'accès direct.

Par ailleurs, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau point 5° à l'article 2.

Toujours sur demande de la Police grand-ducale, il est proposé par voie d'amendement parlementaire d'ajouter un nouvel article 38*bis* dans la loi du 31 janvier 1948 qui prévoit des pouvoirs d'injonction pour les agents visés à l'article 39*bis* de la même loi. Ces agents sont notamment les officiers et agents de police judiciaire de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de la carrière supérieure de la Direction de l'aviation civile ayant qualité d'officier de police judiciaire et les agents de l'Administration des douanes et accises.

Il prévoit, d'une part, que le pilote à distance doit faire descendre son aéronef sans équipage à bord lorsque les agents visés le demandent, et ceci dans un souci de garantir la sécurité des personnes et des biens dans les environs directs. Il peut par exemple s'agir d'un contrôle effectué par un agent visé. Lorsque cet agent communique avec le pilote, ce dernier ne peut plus se concentrer sur ses opérations de vol. Ainsi, l'agent demandera qu'il fasse atterrir son drone. Il peut aussi s'agir d'une situation de danger où l'évolution du drone en elle-même pose un risque pour des personnes ou des biens soit au sol, soit en l'air.

Cet article prévoit, d'autre part, les situations lors desquelles le pilote à distance doit obtempérer à toute injonction des agents visés.

Par ailleurs, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau point 6° à l'article 2.

Dans le cadre des travaux sur ce projet de loi, il s'est avéré nécessaire d'élargir les pouvoirs de contrôle de la Police grand-ducale à ces activités. Afin de faciliter ce contrôle et les possibilités d'intervention de la Police grand-ducale, et afin de diminuer la charge de travail des tribunaux luxembourgeois, des avertissements taxés seront prévus pour les infractions prévues au nouvel article 32*bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par les pilotes à distance.

L'amendement sous rubrique vise à inclure ce nouvel article 32*bis* dans l'article 24*ter* de la loi du 31 janvier 1948 précitée, afin de donner une base légale aux avertissements taxés dans ce domaine.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-dessus.

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Claude WISELER

Annexe : Texte coordonné du projet de loi 7790 proposé par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

*

TEXTE COORDONNE

Les propositions de texte émises par le Conseil d'État dans son avis du 29 juin 2021 sont soulignées.

Les amendements parlementaires du 1^{er} février 2024 sont marqués en caractères gras.

PROJET DE LOI

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

Art. 1^{er}. La loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est modifiée comme suit :

1° A l'article 19bis, paragraphe 1^{er} ~~premier, tiret premier tiret~~, les mots « auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme » sont insérés entre les mots « exploitant ou détenteur d'aéronef » et « voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne » ;

2° A la suite de l'article 19quater, est ajouté un nouvel article 19quinquies libellé comme suit :

« Art. 19quinquies. Exigences en matière d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord

(1) Tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois doit disposer d'une assurance valable à l'égard des tiers.

(2) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe à l'exploitant de l'aéronef sans équipage à bord.

(1) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus dispose d'une assurance conformément à l'article 19quater de la présente loi.

(2) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage inférieure à 20 kilogrammes dispose d'une police d'assurance assortie d'une couverture minimale de la responsabilité à l'égard des tiers de 750 000 droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international.

(3) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5. 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers. »

Art. 2. La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

1° L'article 7 est modifié comme suit :

a) Au paragraphe 1^{er} A l'article 7 paragraphe premier, les mots « aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance, » sont insérés entre les mots « à leur personnel de bord, » et « à la navigation et à la circulation aériennes » ;

b) 2° Au A l'article 7 paragraphe 3, est ajouté un point **n.o.** libellé comme suit :

« n.o. l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. »

2° 3° A la suite de l'article 32, est inséré un article 32bis libellé comme suit :

« Art. 32bis. (1) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents

prescrits par le règlement grand-ducal du xx relatif aux aéronefs sans équipage à bord les règlements.

(2) Sera puni ~~d'un emprisonnement de huit jours à un an et~~ d'une amende de 251 euros à ~~250 5.000~~ euros ~~ou d'une de ces peines seulement~~ :

- 1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;
- 2° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord sans disposer des compétences requises par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 susmentionné la réglementation ;
- 3° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant qui ne s'est pas enregistré tandis qu'il devait le faire ;
- 5° ~~4°~~ tout pilote à distance ne respectant pas les exigences techniques ou opérationnelles de la catégorie « ouverte » prévues par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 ~~susmentionné de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord~~ ;
- 6° ~~5°~~ tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant n'ayant pas obtenu une autorisation spécifique tandis qu'il en avait besoin ou ne respectant pas les termes de l'autorisation spécifique que l'exploitant a obtenu ;
- 7° ~~6°~~ tout pilote à distance ne respectant pas les **conditions applicables** aux zones géographiques nationales pour les aéronefs sans équipage à bord ;
- 8° ~~7°~~ tout pilote opérant un aéronef sans équipage à bord ~~sous l'influence et présentant des signes manifestes d'influence~~ de substances psychotropes ou ~~d'alcool de l'alcool~~, ou lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, ou d'une maladie ~~ou d'autres causes~~ ;
- 8° tout pilote à distance qui, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, a projeté ou laissé tomber un objet ayant causé un dommage à autrui ;
- 9° tout pilote à distance qui n'a pas fait descendre son aéronef sans équipage à bord ou qui n'a pas obtempéré aux injonctions conformément à l'article 39bis.
- ~~9° tout pilote à distance ayant transporté, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, des matières non autorisées.~~

Sera puni des mêmes peines l'exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui aura sciemment permis les opérations sanctionnées par l'alinéa précédent l'envol.

(3) ~~Sera puni d'une amende de 500 euros à 5.000 euros, quiconque aura, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui.~~ »

3° ~~4°~~ L'article 13 est abrogé ;

4° A la suite de l'article 11bis, est ajouté un nouvel article 11ter libellé comme suit :

« Art. 11ter. Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police relevant du cadre policier ont accès direct, par un système informatique, au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord tenu par la Direction de l'aviation civile en vertu du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Il en est de même pour les membres du cadre civil de la Police qui assurent une mission de support dans le cadre d'une mission de police judiciaire ou de police administrative, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.

Les données à caractère personnel des fichiers accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que :

- 1° les membres de la Police visés à l'alinéa 1^{er} ne puissent consulter le registre auquel ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel et un motif de consultation, et

2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation sont enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation. »

5° A la suite de l'article 38, est ajouté un nouvel article *38bis* libellé comme suit :

« Art. *38bis*. (1) Le pilote à distance fait descendre son aéronef sans équipage à bord à toute réquisition des agents visés à l'article *39bis* de la présente loi.

(2) Le pilote à distance obtempère aux injonctions des agents visés à l'article *39bis* de la présente loi :

1° lors de contrôles du respect des exigences réglementaires effectués par ces agents ;

2° lors de la constatation d'infractions à l'article *32bis* de la présente loi ;

3° en cas de mise en danger de personnes ou de biens au sol ou en l'air. »

6° A l'article *24ter*, paragraphe 1^{er}, de la même loi, les termes « , *14quater* » sont insérés entre les termes « *14ter* » et les termes « *24bis* », et les termes « , ainsi que *32bis* » sont insérés après les termes « *24bis* ». »

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7790/03

Projet de loi

portant modification :

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

Avis complémentaire du Conseil d'État

(29 mars 2024)

Par dépêche du 6 février 2024, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État deux amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 1^{er} février 2024.

Le texte des amendements était accompagné d'une observation préliminaire, d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras et soulignés, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

Considérations générales

Les amendements parlementaires relatifs au projet de loi sous rubrique visent à répondre aux observations que le Conseil d'État a formulées dans son avis du 29 juin 2021¹. Le projet de loi précité a pour objectif de réglementer les activités des aéronefs sans équipage à bord, c'est-à-dire des drones, en mettant en œuvre le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Il s'agit d'étendre le pouvoir de contrôle des agents de la Direction de l'Aviation Civile aux aéronefs sans équipage à bord, d'établir une obligation d'assurance pour ce type d'aéronef et d'introduire des dispositions pénales en cas de non-respect des règles afférentes qui existent aux niveaux européen et national.

¹ Avis du Conseil d'État du 29 juin 2021, n° 60.578, dossier parl. n° 7790¹.

Examen des amendements

Amendement 1

L'amendement sous revue vise à remplacer intégralement l'article 1^{er} du projet de loi sous examen.

Le nouvel article 1^{er}, point 1^o, n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

En ce qui concerne le point 2^o, insérant un article 19^{quinquies} au sein de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, les paragraphes 1^{er} et 2 sont reformulés. Dans son avis du 29 juin 2021, le Conseil d'État avait critiqué l'absence d'un encadrement juridique équivalent à l'article 19^{quater} de la loi précitée du 19 mai 1999 pour les aéronefs sans équipage à bord et avait demandé, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de préciser l'obligation d'assurance en renvoyant à l'article 19^{quater} si les aéronefs sans équipage à bord non-assimilés à des jouets devaient être considérés comme étant couverts par le règlement (CE) n° 785/2004², ou dans le cas contraire, de préciser les caractéristiques. Les auteurs des amendements apportent les précisions nécessaires aux paragraphes 1^{er} et 2, de sorte que le Conseil d'État peut lever son opposition formelle.

Au sujet du paragraphe 3, le Conseil d'État a, dans son avis précité du 29 juin 2021, précisé que les termes « délibérément ou par négligence » sont superfétatoires. Ces termes sont supprimés par l'amendement sous examen, de sorte que le paragraphe 3 n'appelle pas d'observation.

Amendement 2

L'amendement sous examen vise à remplacer intégralement l'article 2 du projet de loi sous examen.

Point 1^o

Sans observation.

Point 2^o

Le nouvel article 2, point 1^o, n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Le nouvel article 2, point 2^o (ancien point 3^o), insère un article 32^{bis} nouveau dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Dans son avis du 29 juin 2021, le Conseil d'État s'était opposé formellement à cette disposition sur le fondement du principe de la spécification des incriminations.

Au paragraphe 1^{er} du nouvel article 32^{bis} de la loi précitée du 31 janvier 1948, le Conseil d'État s'était interrogé quant à la nature des « règlements »,

² Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

en vertu desquels les documents de bord se trouvent prescrits. L'amendement indique qu'il s'agit du « règlement grand-ducal du xx relatif aux aéronefs sans équipage à bord ». Si l'amendement permet de répondre à l'interrogation du Conseil d'État, certaines difficultés peuvent résulter en raison du renvoi précis au règlement grand-ducal par exemple en cas d'abrogation du règlement grand-ducal en question. Le Conseil d'État suggère dès lors de supprimer la référence à ce règlement grand-ducal et de renvoyer aux « documents légalement prescrits ».

Le nouvel article 32*bis*, paragraphe 2, fait l'objet de plusieurs modifications par les auteurs des amendements parlementaires sous revue.

La phrase liminaire de l'alinéa 1^{er} est modifiée de telle sorte que l'infraction se trouve décorrectionnalisée, et devient une contravention. Cet amendement ne soulève pas d'observation.

Au point 2°, l'amendement sous examen précise les termes « la réglementation » à la demande du Conseil d'État.

La précision apportée au point 6° (ancien point 7°) n'appelle pas d'observation.

Au point 7° (ancien point 8°), les termes « d'autres causes », critiqués par le Conseil d'État dans son avis précité du 29 juin 2021 en raison de leur imprécision, sont supprimés et la disposition est précisée quant aux causes d'inaptitude du pilote opérant un aéronef sans équipage à bord. Le Conseil d'État suggère toutefois aux auteurs d'y viser, par analogie aux autres incriminations, le « pilote à distance », et non pas seulement le « pilote ».

Le point 8° nouveau ajoute un comportement à la liste des comportements sanctionnés par contravention. Il s'agit du comportement visé par le paragraphe 3 de la disposition initiale que les auteurs suppriment dans la version amendée du projet. La disposition sous revue telle qu'elle a été amendée ne sanctionne plus un comportement « susceptible de causer un dommage », terminologie à laquelle le Conseil d'État s'était opposé formellement, mais un comportement ayant effectivement « causé un dommage à autrui ». Le Conseil d'État est donc en mesure de lever son opposition formelle y relative.

Le point 9° du projet de loi initial est remplacé intégralement. En effet, le Conseil d'État avait, dans son avis précité du 29 juin 2021, demandé de revoir cette disposition, les termes « matières non-autorisées » n'étant pas assez précisés. Le point 9°, dans sa nouvelle teneur, dispose qu'encourt une amende « tout pilote à distance qui n'a pas fait descendre son aéronef sans équipage à bord ou qui n'a pas obtempéré aux injonctions conformément à l'article 39*bis* ». La référence à l'article 39*bis* étant erronée, le Conseil d'État demande de corriger ce renvoi erroné par un renvoi à l'article 38*bis*.

En ce qui concerne l'alinéa 2, le Conseil d'État avait estimé que la disposition, telle que rédigée dans le projet de loi initial, ne faisait pas de sens et qu'il y aurait lieu de préciser que la sanction s'appliquerait uniquement à la personne « qui aurait sciemment permis l'envol en violation des articles [...] », en indiquant de manière précise les dispositions visées ». Les auteurs des amendements font le choix de ne pas reformuler la disposition tel que demandé, mais de préciser qu'il s'agit des « opérations sanctionnées par

l'alinéa précédent ». Le Conseil d'État peut s'accommoder de ce choix des auteurs.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État peut lever son opposition formelle relative à l'article 2, point 3°, de la loi en projet, devenu l'article 2, point 2°, dans sa teneur amendée.

Point 3°

Sans observation.

Point 4°

Le point sous examen, introduisant un article 11^{ter} nouveau au sein de la loi précitée du 31 janvier 1948 en exécution de l'article 14 du règlement (UE) 2019/947 précité, est nouveau par rapport au projet de loi dans sa version initiale. En effet, le commentaire de l'amendement explique qu'« il s'est avéré qu'un accès direct de leur part au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord facilitera considérablement les contrôles de légalité des activités de ces exploitants ainsi que la constatation d'infractions. »

L'alinéa 1^{er} entend donner accès aux membres de la Police relevant du cadre policier et à certains membres du cadre civil de la Police au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord dans « l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative ». Or, les membres de la Police n'interviennent aux fins de l'application de la loi en projet que dans le cadre de leurs missions de police judiciaire. Il n'y a pas lieu pour la loi en projet de conférer accès à des données aux fins d'une mission de police administrative hors de son champ d'application, les données ainsi collectées ne présentant aucune nécessité ou pertinence pour l'application de la loi en question. Les termes « et de police administrative » sont donc à omettre à l'alinéa sous revue.

L'alinéa 2 dispose que les données à caractère personnel « des fichiers » accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal, alors que l'alinéa 1^{er} se limite à viser un seul fichier, celui du registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord. Le Conseil d'État s'oppose formellement à cette incohérence, source d'insécurité juridique, et exige que les termes « des fichiers » soient remplacés par les termes « du registre visé à l'alinéa 1^{er} ».

L'alinéa 3 n'appelle pas d'observation.

Point 5°

Au point 5° sous examen, les auteurs introduisent un nouvel article 38^{bis} à la loi précitée du 31 janvier. Le Conseil d'État demande d'y viser les « exigences légales et réglementaires » au lieu des « exigences réglementaires ».

Point 6°

Le point 6° entend modifier les références incluses à l'article 24^{ter}, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 31 janvier 1948, prévoyant que des avertissements taxés peuvent être décernés aux contrevenants. L'insertion

d'une référence à l'article 14^{quater} est superfétatoire, dans la mesure où cette disposition figure déjà dans la liste de références depuis la loi du 21 novembre 2022 portant modification de : 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ; 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne (article 7).

Observations d'ordre légistique

Observation générale

Le Conseil d'État relève que les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font en principe sans rappeler qu'il s'agit « de la présente loi ».

Amendement 2

Concernant les amendements à apporter à l'article 2 du projet de loi sous revue, il y a lieu de suivre l'ordre de la numérotation du dispositif qu'il s'agit de modifier. L'ordre des points 2° à 5° est à revoir en conséquence.

À l'article 2, point 1°, lettre b), à l'article 7, paragraphe 3, dans sa teneur amendée, la nouvelle lettre « o. » est à remplacer par une lettre « n. ».

À l'article 2, point 2°, à l'article 32^{bis}, paragraphe 1^{er}, à insérer, la date relative à l'acte en question fait défaut. Une fois que celle-ci est connue, elle devra être insérée à l'endroit pertinent.

À l'article 2, point 2°, à l'article 32^{bis}, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, à insérer, le Conseil d'État signale que, dans la mesure où pour toutes les infractions l'amende est désormais de 25 euros à 250 euros, la subdivision en paragraphes 1^{er} et 2 est à omettre et l'article 32^{bis}, à insérer, est à reformuler de la manière suivante :

« Art. 32^{bis}. Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros :

1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents prescrits par le règlement grand-ducal du [...] relatif aux aéronefs sans équipage à bord ;

2° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;

3° tout pilote à distance opérant [...] ;

4° tout pilote à distance opérant [...] » ;

5° tout pilote à distance ne respectant pas [...] » ;

6° tout pilote à distance opérant [...] ;

7° tout pilote à distance ne respectant pas [...] ;

8° tout pilote [...] sans équipage [...] ;

9° tout pilote à distance qui, [...] ;

10° tout pilote à distance qui n'a pas fait [...].

Sera puni des mêmes peines [...]. »

En procédant de cette manière, il convient de remplacer, à l'article 2, point 2°, à l'article 32*bis*, paragraphe 2, alinéa 2, à insérer, les termes « par l'alinéa précédent » par les termes « par l'alinéa 1^{er}, points 2° à 10° ».

À l'article 2, point 4°, à l'article 11*ter*, à insérer, il est rappelé qu'à l'occasion d'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné. Cette observation vaut également pour l'article 2, point 5°, à l'article 38*bis*, à insérer.

À l'article 2, point 4°, à l'article 11*ter*, alinéa 1^{er}, première phrase, à insérer, il est signalé qu'étant donné que le règlement européen visé a déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les termes « , tel que modifié » après son intitulé.

À l'article 2, point 4°, à l'article 11*ter*, alinéa 3, phrase liminaire, à insérer, il est relevé que pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ».

À l'article 2, point 4°, à l'article 11*ter*, alinéa 3, point 1°, à insérer, il est signalé qu'aux énumérations, le terme « et » est à omettre entre le premier et le deuxième élément comme étant superfétatoire.

À l'article 2, point 4°, à l'article 11*ter*, alinéa 3, point 2°, première phrase, à insérer, le terme « sont » est à remplacer par le terme « soient ».

À l'article 2, point 6°, les termes « de la même loi, » sont à supprimer. Par ailleurs, il convient d'ajouter le terme « et » avant la première occurrence des termes « 24*bis* », pour écrire « entre les termes « 14*ter* » et les termes « et 24*bis* » ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 12 votants, le 29 mars 2024.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Christophe Schiltz