



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7900

Projet de loi 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

Date de dépôt : 18-10-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 01-04-2022

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

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
18-10-2021	Déposé	7900/00	<u>3</u>
01-04-2022	Avis du Conseil d'État (1.4.2022)	7900/01	<u>42</u>
07-07-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 17 ) de la reunion du 7 juillet 2022	17	<u>47</u>
29-09-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 19 ) de la reunion du 29 septembre 2022	19	<u>81</u>
30-09-2022	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	7900/02	<u>93</u>
18-10-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°5 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 1 - projet de loi N°7900	<u>114</u>
18-10-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°5 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°7900	<u>116</u>
25-10-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (25-10-2022) Evacué par dispense du second vote (25-10-2022)	7900/03	<u>123</u>
23-12-2022	Publié au Mémorial A n°682 en page 1	Mémorial A N° 682 de 2022	<u>126</u>
	Résumé du dossier	Résumé	<u>133</u>

7900/00

**N° 7900****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI**

portant modification de

- 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et
- 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et
- 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne

\* \* \*

(Dépôt: le 18.10.2021)

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.9.2021).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	6
4) Commentaire des articles.....	8
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	12
6) Fiche financière.....	15
7) Textes coordonnés.....	16

\*

**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 de 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.

Palais de Luxembourg, le 27 septembre 2021

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

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### Chapitre 1<sup>er</sup> – Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 12, première phrase, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les termes « 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 » sont remplacés par les termes « Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros ».

**Art. 2.** L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa premier, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un mois », et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 250 » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « de huit jours » sont remplacés par les termes « d'un mois » et le terme « 251 » est remplacé par le terme « 1 000 ».

**Art. 3.** A l'article 14bis, paragraphe premier, de la même loi, l'alinéa premier est remplacé par le texte suivant :

« Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit 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, dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire. »

**Art. 4.** (1) L'article 14ter, paragraphe premier, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa premier, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « des zones délimitées, » sont insérés entre les termes « sera reconduite en dehors » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 3° à l'alinéa 3, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 4° à l'alinéa 4, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- 5° à l'alinéa 5, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « titulaires de laissez-passer journaliers » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

(2) L'article 14ter, paragraphe 2, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa premier, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « Tout conducteur d'un véhicule pénétrant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 3° à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « et circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

(3) A l'article 14ter, paragraphe 3, de la même loi, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

**Art. 5.** A la suite de l'article 14ter, de la même loi, est ajouté un nouvel article 14quater libellé comme suit :

« Art. 14quater. Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport et entraînant l'intervention de la force publique, d'un

service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

**Art. 6.** A l'article 24ter, paragraphe premier, de la même loi, les termes « 14, » sont supprimés et les termes « 14quater » sont insérés entre les termes « 14ter » et les termes « et 24bis ».

**Art. 7.** (1) A l'article 28bis, paragraphe premier, de la même loi, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

(2) A l'article 28bis, paragraphe 2, alinéa 2, de la même loi, les termes « des zones délimitées, » sont insérés entre les termes « à l'intérieur » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ».

(3) A l'article 28bis, paragraphe 3, de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. 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. »

(4) L'article 28bis, paragraphe 3, alinéa 7, de la même loi, est modifié comme suit :

1° les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;

2° les termes « selon les modalités qui précèdent » sont remplacés par les termes « par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ».

(5) A l'article 28bis, paragraphe 4, alinéa premier, de la même loi, le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylcgonine	25

»

(6) A l'article 28bis, paragraphe 4, de la même loi, l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :

« Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une

prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. »

(7) A l'article 28bis, paragraphe 4, alinéa 6, de la même loi, les termes « d'une substance prévue » sont remplacés par les termes « d'une des substances prévues ».

(8) A l'article 28bis, paragraphe 4, alinéa 7, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

(9) A l'article 28bis, paragraphe 4, alinéa 8, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

(10) L'article 28bis, paragraphe 4, alinéa 9, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° à la première phrase, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures, et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 2° la première phrase est complétée in fine par les termes « , même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident ».

(11) A l'article 28bis, paragraphe 4, alinéa 12, de la même loi, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « l'accès et la circulation » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

(12) A l'article 28bis, paragraphe 5, alinéa premier, de la même loi, les termes « soit aux tests standardisés » sont remplacés par les termes « soit à la batterie de tests standardisés ».

(13) A l'article 28bis, paragraphe 6, de la même loi, les termes « , les zones délimitées » sont insérés entre les termes « l'aéronef » et les termes « ou les zones de sûreté à accès réglementé ».

**Art. 8.** A l'article 29, de la même loi, est ajouté un nouvel alinéa 2 libellé comme suit :

« Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement :

- 1° libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 2° utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 3° utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement. »

**Art. 9.** L'article 30, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

« Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 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 :

- 1° des munitions ou du matériel de guerre ;
- 2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;
- 3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ; ou

4° tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions. »

**Art. 10.** L'article 31 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° au paragraphe premier, sont ajoutés à la suite du terme « réclusion » les termes « de cinq à dix ans » ;
- 2° au paragraphe 2, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 3° au paragraphe 3, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 4° au paragraphe 4, les termes « puni de mort » sont remplacés par les termes « puni de la réclusion à vie ».

**Art. 11.** L'article 31-1, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° le paragraphe premier est remplacé par le texte suivant :
  - « (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 un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
  - 2° 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
  - 3° 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 ; ou
  - 4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
  - 5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol. » ;
- 2° aux paragraphes 2, 3 et 4, les termes « , 1) et 2) » sont supprimés.

**Art. 12.** A l'article 33, alinéa 2, de la même loi, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un an » et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 000 ».

**Art. 13.** L'article 37, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

« 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.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les articles 5 à 7-5 du Code de procédure pénale 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. »



**Art. 14.** L'article 39, de la même loi, est modifié comme suit :

1° à l'alinéa premier,

- a) les termes « et les agents » sont insérés entre les termes « Les officiers » et les termes « de police judiciaire » ;
- b) les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « leur responsabilité » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;

2° à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « faire procéder » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;

3° à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « de rester » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

**Art. 15.** A l'article 39quater, paragraphe premier, alinéa 2, de la même loi, les termes « aux zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « missions de contrôle des accès » et les termes « aux zones à accès réglementé de l'Aéroport de Luxembourg ».

### **Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile**

**Art. 16.** A l'article 4 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, les termes « Administration de la navigation aérienne » sont remplacés par ceux de « exploitant de l'aérodrome ».

**Art. 17.** A l'article 89, alinéas 1<sup>er</sup> et 4 de la même loi, les termes « Administration de la navigation aérienne » sont remplacés par ceux de « exploitant de l'aérodrome ».

### **Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

**Art. 18.** A l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, la lettre i) est supprimée.

\*

## **EXPOSE DES MOTIFS**

Le premier chapitre du présent projet de loi intervient dans le cadre des travaux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») visant à renforcer le cadre juridique international relatif à la sûreté de l'aviation civile.

En effet, des efforts de modernisation du cadre juridique international en matière de sûreté aérienne ont été effectués après les attentats du 11 septembre 2001 et à la suite de la vague de survenance d'actes de violence et de terrorisme commis contre des aéronefs ou à bord d'aéronefs. Les différentes conventions internationales en matière de sûreté aérienne ont ainsi été adaptées.

La Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (ci-après « Convention de Beijing »), faite à Beijing le 10 septembre 2010 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 après la ratification par 22 Etats parties, a comme objectif premier de mener les Etats parties à créer de nouvelles incriminations dans leur droit interne afin de faire face, entre autres, à une augmentation avérée de menaces à la sûreté de l'aviation civile. Elle modernise et récapitule deux accords multilatéraux auxquels le Luxembourg est partie, à savoir, la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, et le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à ladite Convention signé à Montréal le 24 février 1988. Le champ des infractions réprimées au titre d'activités et d'actes liés au terrorisme aérien fut par conséquent élargi à l'usage des aéronefs en tant qu'armes, à l'usage d'armes ou de matières dangereuses NBC (nucléaires, biologiques et chimiques) à bord des aéronefs ainsi qu'à leur prolifération.

Le Protocole de Beijing (2010) élargit la portée de la Convention de La Haye de 1970, pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, en y incluant désormais les détournements des avions

effectués au moyen de technologies modernes et en imposant aux Etats parties d'ériger la capture illicite d'aéronef civil en infraction pénale.

Finalement, s'y ajoute le Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014 portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963, établissant des mesures de contrainte pour lutter contre les comportements indisciplinés des passagers à bord des aéronefs qui sont de nature à compromettre le bon ordre et la discipline à bord, ainsi que la sécurité de l'aéronef.

Ces trois instruments juridiques, formellement approuvés en parallèle par des lois d'approbation respectives du 31 mai 2021<sup>1</sup> requièrent des adaptations de la législation nationale, dont l'objet du présent projet de loi, mettant le Grand-Duché de Luxembourg en mesure de respecter ses obligations internationales.

Ainsi, le présent projet de loi a pour objet de modifier et de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne en introduisant les infractions ou parties des obligations issues de ces trois instruments juridiques internationaux qui ne se trouvent pas encore couverts par le droit pénal commun ou d'autres textes européens ou nationaux en la matière. Le Grand-Duché de Luxembourg sera alors en mesure de respecter ses obligations internationales.

De plus, la Direction de l'aviation civile a profité de la rédaction du présent projet de loi pour moderniser et adapter le cadre national face aux dernières évolutions sur le plan national pénal. En effet, ces adaptations au niveau de la qualification des infractions et du montant des seuils des peines pénales aux dispositions actuelles du code pénal s'avèrent nécessaires du fait que les dispositions existantes n'ont pas été modifiées depuis le texte d'origine et ne sont donc plus d'actualité. Par ailleurs, il est procédé à l'introduction d'une nouvelle infraction concernant le bagage abandonné, qui constitue de plus en plus un problème au niveau de la sécurité de l'aéroport de Luxembourg.

Finalement, le champ d'application de certaines dispositions de la loi modifiée de 1948 est élargi à la zone délimitée de l'aéroport garantissant ainsi un meilleur niveau de sûreté et de sécurité de l'aéroport de Luxembourg.

Cet projet de loi est également intimement lié au projet de règlement grand-ducal relatif aux avertissements taxés prévus dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Les chapitres 2 et 3 concernent le service d'incendie et de sauvetage (ci-après « SIS ») à l'aéroport. La loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ainsi que l'accord conclu entre l'Administration de la navigation aérienne (ci-après « ANA ») et le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (ci-après « CGDIS ») en présence de lux-Airport, disposent que le CGDIS opère le service d'incendie et de sauvetage de l'Aéroport de Luxembourg « *pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne* ».

Cette formulation fut retenue en 2018 sur demande du personnel du SIS de l'ANA qui devait alors être intégré dans le CGDIS. Il faut également rappeler que la procédure de la certification de l'aérodrome selon les dispositions du règlement UE n°139/2014 relatif aux aérodromes<sup>2</sup>, était en cours à ce moment-là. Au cours de cette procédure, lux-Airport fut en effet officiellement désigné comme « gestionnaire d'aérodrome » conformément aux normes européennes et internationales, en endossant ainsi les compétences et responsabilités respectives. Il y a lieu de rappeler que suivant les dispositions dudit règlement, les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéroports tombent sous la responsabilité de l'exploitant de l'aérodrome, lequel doit s'assurer qu'ils sont fournis conformément aux dispositions en vigueur (en termes d'équipement disponible, de personnel dûment formé, de délais d'intervention, etc.).

<sup>1</sup> Loi du 31 mai 2021 portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010

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

Loi du 31 mai 2021 portant approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970

<sup>2</sup> 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 du Parlement européen et du Conseil

Aujourd'hui, l'intégration du personnel du SIS au sein du CGDIS a bien abouti. Quant au processus de certification, le transfert de certaines missions d'aérodrome exercées auparavant par le SIS ANA vers l'exploitant de l'aérodrome, lux-Airport, a également pu être accompli.

Or, il apparaît dans la gestion pratique des activités de sauvetage et d'incendie à l'aéroport ainsi que dans l'exécution des responsabilités respectives, que la formalisation d'un lien direct entre le CGDIS et lux-Airport, ce dernier dans sa fonction d'exploitant de l'aérodrome, serait avantageuse pour toutes les parties concernées. Pour ce faire, il y a lieu de procéder à deux modifications législatives (la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne et la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile) ainsi qu'à une adaptation de l'accord précité.

D'un point de vue budgétaire, la loi susmentionnée du 27 mars 2018 prévoit que les dépenses relatives au SIS sont prises en charge exclusivement par l'Etat. Ce principe restera en vigueur et ne sera pas modifié. Actuellement, le financement est effectué par le biais de l'ANA, qui rembourse les frais du CGDIS selon un accord établi entre les deux entités. La présente modification législative permettra également de faciliter le financement, alors que les frais du CGDIS concernant le SIS seront inscrits en tant que tels dans le budget de l'Etat à la section dédiée à l'aéroport et les transports aériens.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad Article 1*

L'article 1<sup>er</sup> a pour objet de modifier l'article 12 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

En effet, s'agissant toujours du texte d'origine et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal.

La peine d'emprisonnement d'un à sept jours n'existant plus et vu la gravité de l'infraction en question, il est prévu une peine de police au lieu d'une peine correctionnelle (suppression de la peine d'emprisonnement) et la peine maximale de l'amende est augmentée de 250 à 500 euros au regard de l'enjeu en cause (importance des documents). Dorénavant s'applique une amende de 25 à 500 euros.

### *Ad Article 2*

L'article 2 a pour objet de modifier l'article 14 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

En effet, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions du code pénal.

Le premier point modifie donc l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 14, du fait que la peine d'emprisonnement est de 8 jours minimum suivant l'article 15 du Code pénal. Ainsi, la peine d'emprisonnement prévue s'élève dorénavant de 8 jours à un mois.

De même, suivant l'article 16 du Code pénal, l'amende correctionnelle est de 251 EUR au moins, d'où l'amende prévue sera par conséquent de « 251 à 1 250 » euros au lieu de « 25 à 250 ».

Le point 2<sup>o</sup> modifie l'alinéa 2 de l'article 14. Afin de garantir le caractère de circonstance aggravante par rapport à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 14, il convient d'augmenter également au 2<sup>ième</sup> alinéa l'échelon de la peine en augmentant *les minima* pour la peine d'emprisonnement de « huit jours » à un « mois » et pour l'amende de « 251 » à « 1 000 » euros.

### *Ad Article 3*

L'article 3 a pour objet de modifier l'article 14bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

La terminologie en matière d'armes est adaptée à la terminologie des textes européens en matière de sûreté et la notion des articles prohibés dans le cadre de l'aviation civile (Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile tel que modifié par la suite) en ajoutant à l'article 14bis la notion « des appareils à effet paralysant » et à la terminologie du projet de loi 7425 sur les armes et les munitions, afin de rendre le dispositif de l'article 14bis le

plus complet possible. Ainsi, ont été repris les termes d'« armes de spectacle », « armes incendiaires » et « armes non à feu. »

Les « appareils à effet paralysant » sont considérés comme des appareils conçus spécialement pour assommer ou pour immobiliser une personne, dont notamment des engins neutralisants, des assommoirs et pistolets d'abattage des animaux, des substances chimiques, gaz et aérosols neutralisants et incapacitants.

Il est également ajouté que l'infraction ne porte pas seulement sur le transport d'une arme à bord d'un aéronef, mais qu'elle s'applique également au transport d'une arme « dans une zone délimitée, une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg ».

#### *Ad Article 4*

L'article 4 a pour objet de modifier l'article 14ter de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ainsi, il élargit le champ d'application dudit article à la zone délimitée.

La zone délimitée est une zone de sûreté aéroportuaire soumise à des règles d'accès et de circulation particulières définies par l'autorité nationale sur base d'une évaluation du risque.

#### *Ad Article 5*

L'article 5 a pour objet de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par l'ajout d'un nouvel article 14quater introduisant une nouvelle infraction pénale concernant le bagage abandonné.

Cet article est fait en analogie à l'article 319 code pénal.

La problématique de bagage abandonné et de son traitement a toujours été présente à l'aéroport et s'est aggravée avec l'arrivée des compagnies aériennes à bas coûts à l'aéroport de Luxembourg. Au lieu de payer un supplément pour l'enregistrement d'un bagage, certains passagers préfèrent abandonner leur bagage que de payer la somme au moment de l'enregistrement. La Police grand-ducale est ainsi confrontée à des bagages abandonnés pouvant entraîner des conséquences graves au niveau de la sécurité de l'aéroport en cas d'évacuation éventuelle de l'ensemble de l'aérogare.

Il y a lieu de réserver le caractère de peine de police à cette infraction tout en prévoyant une peine d'un montant conséquent et dissuasif à l'égard des contrevenants. Le fait que l'amende est supérieure aux frais supplémentaires des bagages enregistrés et que l'aéroport est sous surveillance vidéo permettant d'identifier l'auteur du bagage abandonné devrait avoir un effet dissuasif efficace.

#### *Ad Article 6*

L'article 6 a pour objet de modifier l'article 24ter de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Au paragraphe premier de l'article 24ter de la loi modifiée du 31 janvier 1948, la mention de l'article 14 est supprimée du fait que cet article prévoit une peine correctionnelle. Dans l'énumération des contraventions punies la référence à l'article 14quater est à ajouter du fait qu'il s'agit d'une nouvelle infraction punie par une peine de police (contravention).

#### *Ad Article 7*

L'article 7 a pour objet de modifier l'article 28bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. L'article 28bis est actualisé et adapté sur base des dispositions actuelles de l'article 12 du code de la route. Les mêmes principes et instruments (médecins, appareils homologués etc) sont repris. La « zone délimitée » est ajoutée dans l'énumération des différentes zones de sûreté.

Le paragraphe 3 de l'article 7 remplace l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 28bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948. Il s'aligne sur les dispositions du code de la route en prévoyant notamment que les critères à remplir par les appareils homologués pour les examens sommaires de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions de l'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7 du code de la route. En effet, les membres de la police grand-ducale utilisent les mêmes appareils et procèdent

par les mêmes modalités concernant les différents examens à effectuer lors de leurs contrôles dans le cadre de la loi modifiée du 31 janvier 1948 que dans le cadre des dispositions du code de la route.

Tant le point 2° du 4e paragraphe que le 6e paragraphe de l'article 7, procèdent à l'alignement des dispositions du code de la route en se basant sur son article 12, paragraphe 7.

De même le paragraphe 5 de l'article 7 remplace le tableau prévu à l'alinéa premier, paragraphe 4 de l'article 28bis en alignant les taux des substances (médicamenteuses, drogues) sur ceux des substances fixées au code de la route.

#### *Ad Article 8*

L'article 8 a pour objet de modifier l'article 29 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Il est ajouté un deuxième alinéa à l'article 29 qui introduit les dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1 (f), (g) et (h) de la Convention de Beijing de 2010 dans l'ordre juridique national. L'échelon de la peine prévue ainsi que le libellé « illicitement et intentionnellement » sont repris du libellé de l'article 135-9 du code pénal applicable aux attentats terroristes.

#### *Ad Article 9*

L'article 9 a pour objet de modifier l'article 30 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Est ajoutée à l'article une nouvelle énumération en insérant les points 2° et 3° introduisant dans l'ordre juridique pénal national les dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa premier (i) (1), (2), (3) et (4) de la Convention de Beijing relatives aux explosifs, matières radioactives, armes BCN, matières brutes ou produits fissiles spéciaux ainsi que les équipements, matières ou logiciels, ou technologies connexes contribuant à la conception, fabrication ou au lancement d'une arme BCN. L'échelon de la peine prévue est réduit par rapport aux faits sanctionnés à l'article 29 de la loi modifiée du 31 janvier 1948, parce que les faits ne présentent pas le même degré de gravité. L'infraction à l'article 30 consiste à « transporter » les objets y mentionnés, tandis que l'article 29 réprime le fait de « décharger » et d'« utiliser » les objets énumérés. La peine d'emprisonnement prévue adaptée s'élève donc « d'un an » à « cinq ans » et d'une amende de « 5 000 » à « 10 000 » euros.

#### *Ad Article 10*

L'article 10 a pour objet de modifier l'article 31 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

En effet, les dispositions de l'article 31 datent de 1978 et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal et de procéder au remplacement des dispositions non conformes au code pénal.

Suivant l'article 8 du code pénal, la condamnation à la réclusion à temps est prononcée pour un terme de cinq à dix ans, de dix à quinze ans, de quinze à vingt ans ou de vingt à trente ans. Par ailleurs, la notion de « travaux forcés » n'existe plus en droit pénal luxembourgeois. De même la peine de mort a également été abolie.

D'où au paragraphe premier de l'article 31, la réclusion est prévue de « cinq à dix ans ».

Aux paragraphes 2 et 3, la notion de « travaux forcés » est remplacée par la notion de « réclusion ».

Au paragraphe 4, la notion de « mort » est remplacée par la notion de « réclusion à vie ».

#### *Ad Article 11*

L'article 11 a pour objet de modifier l'article 31-1 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Au paragraphe (1) de l'article 31-1, est introduite sous le point 1° l'infraction prévue à l'article 1, alinéa 1 (a) de la Convention de Beijing de 2010. Dans la nouvelle énumération, sont ajoutés sous les points 4° et 5°, les infractions prévues à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1 (b) et (c) de la Convention de Beijing. Alors que les 1<sup>er</sup>, 2e et 3e points se limitent aux incidents visant les personnes ou les installations d'un aéroport, les points 3 et 4 concernent les infractions qui détruisent, ou visent à détruire, l'aéronef.

Aux paragraphes (2), (3) et (4) de l'article 31-1, au vu de la nouvelle énumération au paragraphe (1), il y a lieu de supprimer par conséquent les références aux points « 1) et 2) » du paragraphe (1), alors que tous les points du paragraphe (1) sont désormais visés.

#### *Ad Article 12*

L'article 12 a pour objet de modifier l'article 33 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Ici à nouveau, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions actuelles du code pénal.

Ainsi, à l'alinéa 2 de l'article 33, la peine d'emprisonnement prévue s'élève dorénavant « de huit jours » à un « an », du fait que la peine d'emprisonnement est de huit jours minimum suivant l'article 15 du code pénal.

De même, suivant l'article 16 du code pénal, l'amende correctionnelle est de 251 EUR au moins, d'où l'amende prévue à l'alinéa 2 de l'article 33 sera par conséquent de « 251 à 1 000 » euros au lieu de « 25 à 250 ».

#### *Ad Article 13*

L'article 13 a pour objet de modifier l'article 37 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Le nouveau libellé, tel que remplacé, de l'article 37 quant à la compétence territoriale résulte d'une adaptation tant des dispositions du code pénal (article 3), du code de procédure pénale (articles 5, 5-1) que des dispositions de l'article 8 de la Convention de Beijing.

A la différence des articles 5 à 7-5 du code de procédure pénale, qui s'appliquent uniquement aux personnes physiques, le champ d'application de l'article 37 mérite d'être approfondi afin de prendre compte de la compétence territoriale qui se détermine en fonction de l'immatriculation de l'aéronef, de l'Etat d'atterrissage ou de l'Etat de décollage. La compétence est alors étendue aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef atterrit sur le territoire national, en conformité avec l'article 3, 1bis, a) et 2bis, a) de la Convention.

Le 2ème alinéa ainsi que dernier alinéa de l'article 37 dans sa version actuelle ont été supprimés, parce qu'ils sont d'ores et déjà couverts par les dispositions de compétence territoriale du code de procédure pénale. En outre, le 3ème alinéa de l'article 37 dans sa version actuelle est supprimé, en ajoutant le renvoi pur et simple aux articles 5 à 7-5 du code de procédure pénale. La loi modifiée du 18 janvier 1879 ainsi que son arrêté grand-ducal, ne sont plus en vigueur.

#### *Ad Article 14*

L'article 14 a pour objet de modifier l'article 39 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

D'abord, l'alinéa premier de l'article 39 est complété en insérant les termes d'« agents » de police judiciaire. En effet, l'article 39 concernant l'inspection-filtrage des personnes et leurs objets, des bagages et véhicules réserve aux seuls officiers de police judiciaire (OPJ) le droit de procéder à ces contrôles. Il y a lieu d'y rajouter également les agents de police judiciaire (APJ).

La limitation de la fonction de contrôle et de responsabilité aux seuls membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire pose problème au Service de Garde à l'Aéroport (SGA), qui compte parmi ses missions primaires le contrôle des missions inspection-filtrage effectués par les agents de sûreté de lux-Airport. Le SGA est composé de 8 OPJ et 19 APJ. L'affectation des agents de police judiciaire dans ce service perd dès lors une grande partie de son utilité.

S'y ajoute que pour les membres de la Police grand-ducale, le pouvoir de procéder à des inspections-filtrages est limité aux fonctionnaires ayant la qualité d'OPJ, alors que les agents de sûreté de lux-Airport se voient confier le même pouvoir, refusé à des fonctionnaires assermentés ayant la qualité d'APJ. Actuellement, les APJ de l'Unité de la police de l'aéroport (UPA) sont soumis à la même certification que les agents de sûreté de lux-Airport.

Par ailleurs, est ajoutée la notion de « zone délimitée » aux différentes zones de sûreté déjà prévues.

#### *Ad Article 15*

L'article 15 a pour objet de modifier l'article 39quater de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

A l'alinéa 2 de l'article 39quater, le champ d'application des missions de sûreté est élargi à la « zone délimitée ».

*Ad Articles 16 et 17*

Les deux articles à modifier prévoient que le CGDIS opère le Service d'incendie et de sauvetage pour le compte de l'ANA.

Or, compte tenu de la réglementation sur la gestion des aérodromes qui prévoit que les services d'incendie de sauvetage et sont de la compétence de l'exploitant d'aérodrome, il y a lieu de formaliser ce principe dans la loi et de modifier les articles 4 et 89 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile. Cette modification permet ainsi d'établir clairement le lien existant entre l'exploitant d'aérodrome en tant qu'entité responsable et le CGDIS qui opère les services sur le terrain.

*Ad Article 18*

Il y a lieu de rayer de la liste des missions de l'ANA l'intervention en cas d'accident ou d'incident à l'aéroport, alors que cette tâche est assurée par le CGDIS. Ceci permet de clarifier les missions de chaque entité.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi portant modification de 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics / Direction de l'Aviation Civile</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Claude Wagener</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>247-74910</b>
<b>Courriel :</b>	<b>claude.wagener@av.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Il s'agit d'un projet de loi qui modifie et complète la loi modifiée du 31 janvier 1948 en introduisant les infractions ou parties des obligations issues de la Convention de Beijing (2010, doc. parl. 7560), Protocole de Montréal (2014, doc. parl. 7561), Protocole additionnel de Beijing (2010, doc. parl. 7562) non encore couverts par le droit pénal commun ou d'autres textes européens ou nationaux en matière de sûreté de l'aviation civile. De plus il modernise et adapte le cadre national face aux dernières évolutions sur le plan national pénal. Par ailleurs, il est procédé à l'introduction d'une nouvelle infraction concernant le bagage abandonné, qui constitue de plus en plus un problème majeur au niveau de la sécurité de l'aéroport de Luxembourg. Finalement, le champ d'application de certaines dispositions de la loi modifiée de 1948 est élargi à la zone délimitée de l'aéroport.</b>  <b>Les chapitres 2 et 3 concernent le service d'incendie et de sauvetage par la mise en place d'un lien direct entre le CGDIS et lux-Airport, ce dernier dans sa fonction d'exploitant de l'aérodrome. Pour ce faire, il y a lieu de procéder à deux modifications législatives (la loi modifiée du 21 décembre 2007 et la loi modifiée du 27 mars 2018).</b>

**Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :**

**1° Ministère de la Mobilité et des Travaux publics;**

**2° Direction de l'aviation civile;**

**3° Ministère de la Justice;**

**4° Police grand-ducale;**

**5° Ministère de la Sécurité intérieure;**

**6° Ministère de l'Intérieur;**

**7° Corps grand-ducal d'incendie et de secours.**

**Date : 10/06/2021**

### Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle/lesquelles : 1° Ministère de la Mobilité et des Travaux publics;  
2° Direction de l'aviation civile;  
3° Ministère de la Justice;  
4° Police grand-ducale;  
5° Ministère de la Sécurité intérieure;  
6° Ministère de l'Intérieur;  
7° Corps grand-ducal d'incendie et de secours.

Remarques/Observations : Un groupe de travail composé de représentants du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, du Ministère de la Justice, de la Police grand-ducale, du Ministère de la Sécurité intérieure et de la Direction de l'aviation civile ayant pour objet la mise en oeuvre des conventions internationales susmentionnées ainsi que la modernisation et adaptation du cadre législatif connexe a été instauré. ce groupe de travail à procédé au projet de refonte de la législation nationale.

2. Destinataires du projet :

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

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non

Remarques/Observations :

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



5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ? (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 personnel<sup>4</sup> ? 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.

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

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

<sup>4</sup> 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](http://www.cnpd.lu))

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, lequel ?  
Remarques/Observations :

### Egalité des chances

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

### Directive « services »

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

\*

### FICHE FINANCIERE

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

\*

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

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

## TEXTES COORDONNES

### LOI MODIFIEE DU 27 MARS 2018 portant organisation de la sécurité civile et

**Art. 4.** Le CGDIS a comme mission la planification, la mise en œuvre et l'organisation :

- a) des secours aux personnes victimes de détresses vitales, d'accidents, d'événements calamiteux, de catastrophes, de sinistres et d'incendies ;
- b) de la prévention, de la protection et de la lutte contre les incendies ;
- c) de la lutte contre les pollutions par produits nucléaires, radiologiques, biologiques et chimiques ;
- d) des mesures destinées à sauvegarder les biens, y compris l'environnement et le patrimoine culturel, lors d'événements calamiteux, de catastrophes, de sinistres, d'accidents, d'incendies, de crues et d'inondations ;
- e) de l'assistance internationale des secours en dehors du territoire du Grand-Duché de Luxembourg en cas d'événements calamiteux ;
- f) des dispositifs prévisionnels de secours lors de manifestations ou d'évènements comportant un risque particulier ;
- g) de la formation en matière de lutte contre l'incendie et de secours ;
- h) du Service d'aide médicale d'urgence, en abrégé SAMU.

Le CGDIS opère le Service d'incendie et de sauvetage pour le compte de ~~l'Administration de la navigation aérienne~~ **l'exploitant de l'aérodrome**.

Le CGDIS concourt à l'évaluation et à la prévention des risques technologiques ou naturels, à la gestion de crises nationales, ainsi qu'aux secours d'urgence. Il est en charge des relations opérationnelles avec des organisations de sécurité civile au niveau transfrontalier, interrégional, européen et international.

En aucun cas, le CGDIS ne peut être chargé de missions de maintien de l'ordre public ou de gardiennage.

(...)

**Art. 89.** Conformément à l'article 4, le CGDIS opère le Service d'incendie et de sauvetage pour le compte de ~~l'Administration de la navigation aérienne~~ **l'exploitant de l'aérodrome**.

Ce service a pour mission légale d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'Aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats.

Le Service d'incendie et de sauvetage est chargé :

- a) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'Aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats ;
- b) de participer aux activités de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse et aux études dans ce domaine ;
- c) de contribuer à l'élaboration des procédures et de la réglementation « Search and Rescue » (SAR), y compris celles du service d'alerte de l'Administration de la navigation aérienne ;
- d) d'intervenir en cas d'une urgence environnementale et d'aider toute personne se trouvant dans une situation critique dans l'enceinte aéroportuaire.

Des conventions précisent les modalités spécifiques pour les services à fournir par le CGDIS à ~~l'Administration de la navigation aérienne~~ **l'exploitant de l'aérodrome**, afin de lui garantir que toutes les exigences législatives et réglementaires tant internationales, européennes que nationales soient respectées dans le cadre des standards requis et des procédures administratives relatives aux aérodromes, aussi lorsque ces activités sont sous-traitées par l'exploitant d'un aérodrome.

\*

**LOI MODIFIEE DU 21 DECEMBRE 2007**  
**portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

**Art. 2.** L'administration a pour mission :

- a) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome ;
- b) d'assurer les services opérationnels d'aérodrome qui lui sont attribués conformément aux dispositions européennes en vigueur en matière de gestion d'aérodrome ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne ;
- c) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, d'exploiter et d'entretenir ces installations ;
- d) de développer et de mettre en œuvre un programme de gestion intégré de la sécurité, de la sûreté et de la qualité ;
- e) d'accélérer et de réguler la circulation aérienne ;
- f) d'empêcher les abordages entre aéronefs ;
- g) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire ;
- h) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- ~~i) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats ;~~
- j) de fournir des informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs ;
- k) d'élaborer et de mettre en œuvre des procédures de recherche et de sauvetage, un plan d'intervention et un service d'alerte ;
- l) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale comprenant la publication de bulletins à l'échelle nationale, d'assurer la publication des messages d'alertes à l'échelle nationale, de fournir les informations et renseignements météorologiques demandés par d'autres entités pour la réalisation de leurs missions, de participer aux activités de recherche et de développement, en collaboration avec les organisations de recherche nationales afin de favoriser le développement des connaissances météorologiques, d'assurer la collecte, la conservation et l'archivage des données météorologiques ;
- m) d'assurer la gestion des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit en relation avec le trafic aérien ;
- n) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar ;
- o) d'assurer l'entretien et la maintenance courants, des zones vertes ainsi que du balisage lumineux ;
- p) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunératoires prestés ;
- q) d'assurer la gestion du réseau informatique et de télécommunication opérationnel ;
- r) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration ;
- s) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la

construction d'une nouvelle aérogare, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions;

- t) d'effectuer, sur décision du Gouvernement en conseil, toute mission ayant un rapport direct ou indirect avec les autres missions de l'administration »

\*

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

**Chapitre I<sup>er</sup>. Dispositions générales.**

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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<sup>er</sup> 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 aéroports conformément au règlement (CE) n° 216/2008, un ou plusieurs exploitants d'aéroport pour fournir tout ou partie des services liés à la maintenance et à la gestion d'un aéroport 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 aéroports, 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'aéroport 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, 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.

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 aérodrome, une hélistation ou un terrain de vol sans autorisation préalable du directeur de l'aviation civile.

Nul ne peut atterrir ou décoller en dehors d'un aérodrome, d'une hélistation 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'aérodrome, de l'hélistation 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<sup>er</sup> 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'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol.



(5) Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel de l'exploitation de l'aérodrome, de l'hélistation 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'aérodrome, à l'hélistation 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~~ *Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros:*

- 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~~ *de huit jours à un mois* et d'une amende de ~~25 à 250~~ *251 à 1 250* 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~~ *d'un mois* à un an et l'amende de ~~251 1 000~~ 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. Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit 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, dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire.~~

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

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

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

- a. ne soumet pas les passagers à une inspection-filtrage telle que prévue par le droit communautaire;

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

**Art. 14ter.** (Loi du 5 juin 2009) (1) Toute personne circulant dans une zone délimitée, 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 délimitées, des zones de sûreté à accès réglementé par les fonctionnaires de la Police grand-ducale.

Toute personne circulant dans les zones délimitées, 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 délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans 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 délimitées, 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 délimitées ou 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 délimitées ou 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 délimitée ou 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 zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé~~ ou 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. 14quater.** Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport et entraînant l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police.

**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, *14quater* 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 zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou~~ 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 respecti-

vement 1 an et 25.000 euros pour tout membre du personnel navigant, qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur *des zones délimitées*, 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 cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. 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 délimitées ou* 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~~ par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. 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	<u>2</u> <u>1</u>
Amphétamine	<u>50</u> <u>25</u>
Méthamphétamine	<u>50</u> <u>25</u>
MDMA	<u>50</u> <u>25</u>
MDA	<u>50</u> <u>25</u>
Morphine (libre)	<u>30</u> <u>10</u>
Cocaïne	<u>50</u> <u>25</u>
Benzoylecgonine	<u>50</u> <u>25</u>

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

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

- a) 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<sup>er</sup> du présent paragraphe, et;
- b) 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. Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

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<sup>er</sup> 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~~ d'une des substances prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup> du présent paragraphe.



Toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu *dans une zone délimitée* ou 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu *dans une zone délimitée* ou 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 délimitées* ou dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée aux tests visés à l'alinéa 2 du présent paragraphe, *même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident*. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 délimitées* ou 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~~ *soit à la batterie de tests standardisés* pour la détection des substances visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> 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, *les zones délimitées* 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.

*Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement :*

1<sup>o</sup> *libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;*

2<sup>o</sup> *utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière*

qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

3° utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement.

**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. Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 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 :~~

1° des munitions ou du matériel de guerre ;

2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;

3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ;

4° ou tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions.

**Art. 31.** (Loi du 19 mai 1978) § 1<sup>er</sup>.-Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans:

- 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 la réclusion 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 la réclusion de quinze à vingt ans:

- 1) Si l'infraction prévue au paragraphe 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 1) et 2) a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera ~~puni de mort~~ puni de la réclusion à vie.

**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. (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 un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou

2° 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

3° 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 ; ou

4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou

5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol.

(2) La peine sera celle de la réclusion de dix à quinze ans si l'infraction prévue au paragraphe 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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. 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~~ de huit jours à un an et d'une amende de ~~25 à 250~~ 251 à 1 000 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<sup>er</sup> 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. 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.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromises.

Les articles 5 à 7-5 du Code de procédure pénale 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.

### 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 et les agents de police judiciaire de la Police grand-ducale peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle et leur responsabilité dans les zones délimitées ou 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 délimitées ou* 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 délimitée ou* 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<sup>er</sup>, 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 délimitées ou* 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'événements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'événements 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) (*Loi du 29 mars 2021*) 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'événements ou de comptes rendus volontaires d'événements, 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. 42bis.** *(Loi du 29 mars 2021)* (1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger :

1° une amende de 1 250 euros à 5 000 euros à toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007, qui ne respecte pas les exigences prévues à l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n° 376/2014 précité ;

2° une amende de 2 500 euros à 10 000 euros à toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n° 376/2014 précité ne respectant pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2.

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. À cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de leur notification.

**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

7900/01

**N° 7900<sup>1</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**portant modification de**

- 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et**
- 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et**
- 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(1.4.2022)

Par dépêche du 26 octobre 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.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière et des textes coordonnés, partiellement par extraits, des différentes lois que le projet entend modifier.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Selon les auteurs du projet de loi sous avis, celui-ci poursuit quatre buts. En premier lieu, il entend adapter la législation luxembourgeoise relative à la navigation aérienne pour la rendre conforme aux exigences découlant (1) de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010, (2) du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963 et (3) du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970, ratifiés par trois lois datées toutes du 31 mai 2021<sup>1</sup>. En deuxième lieu, il entend moderniser et adapter les dispositions pénales prévues par le cadre légal national de l'aviation civile aux évolutions du droit pénal général. En troisième lieu, le projet de loi étend le champ d'application de certaines dispositions de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne à la zone délimitée de l'aéroport. Enfin, en quatrième lieu, il entend clarifier certains aspects de la coopération entre l'aéroport et le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS).

\*

---

<sup>1</sup> Loi du 31 mai 2021 portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010 (Journal officiel n° A405) ; loi du 31 mai 2021 portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963 (Journal officiel n° A406) ; loi du 31 mai 2021 portant approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970 (Journal officiel n° A408).

## EXAMEN DES ARTICLES

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

Le Conseil d'État relève que la peine prévue par le projet de loi ne modifie pas la nature de la peine actuellement prévue, qui est également contraventionnelle et non, comme l'indiquent les auteurs, délictuelle.

L'article sous examen ne donne pas lieu à d'autre observation de la part du Conseil d'État.

### *Article 2*

Sans observation.

### *Article 3*

L'article 3 adapte et modernise l'article 14*bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Le Conseil d'État comprend les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » figurant au projet de loi, qui participent de l'élément constitutif matériel des infractions y instaurées, dans le sens des définitions figurant au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002<sup>2</sup>. Afin d'augmenter la lisibilité du texte, et notamment sa compréhension pour le justiciable dans son application quotidienne, le Conseil d'État propose toutefois de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 31 janvier 1948 par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

### *Article 4*

Sans observation.

### *Article 5*

Le Conseil d'État suggère, dans un souci de lisibilité du texte, de le reformuler comme suit :

« Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

L'article sous examen n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

### *Articles 6 à 12*

Sans observation.

### *Article 13*

L'article sous examen modifie l'article 37 de la loi précitée du 31 janvier 1948, qui énonce les règles définissant la compétence des tribunaux luxembourgeois pour connaître des infractions prévues par ladite loi. Le Conseil d'État note qu'il y a lieu de faire abstraction de la mention de l'article 7-5 du Code de procédure pénale, qui n'a pas trait à des règles de compétence, mais à la prise en considération par le droit national luxembourgeois de condamnations définitives prononcées à l'étranger.

### *Articles 14 à 18*

Sans observation.

\*

<sup>2</sup> JOUE L-97 du 9 avril 2008, p. 72.

## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

### *Observations générales*

Lorsqu'on se réfère au premier paragraphe ou alinéa, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1<sup>er</sup> ». Les termes « paragraphe premier » et « alinéa premier » sont à écarter au bénéfice des termes « paragraphe 1<sup>er</sup> » et « alinéa 1<sup>er</sup> ».

Lorsqu'il est fait référence à un terme latin ou à des qualificatifs tels que « *bis, ter, ...* », ceux-ci sont à écrire en caractères italiques.

Il est indiqué de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à une même subdivision d'un même article sous un seul article, en reprenant chaque modification sous un numéro « 1° », « 2° », « 3° » ... Les modifications à effectuer à une même subdivision peuvent être regroupées sous un même numéro à leur tour en ayant recours à une subdivision en lettres minuscules alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante : a), b), c), ... À titre d'exemple, l'article 4 est à reformuler de la manière suivante :

**Art. 4.** L'article 14*ter* de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup> sont apportées les modifications suivantes :

- a) À l'alinéa 1<sup>er</sup>, [...];
- b) À l'alinéa 2, [...];
- c) À l'alinéa 3, [...];
- d) À l'alinéa 4, [...];
- e) À l'alinéa 5, [...];

2° Au paragraphe 2 sont apportées les modifications suivantes :

- a) À l'alinéa 1<sup>er</sup>, [...];
- b) À l'alinéa 2, [...];
- c) À l'alinéa 3, [...];

3° Au paragraphe 3, les termes [...]. »

Il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Ainsi il faut écrire à titre d'exemple à l'article 1<sup>er</sup> « À l'article 12, phrase liminaire, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ».

Le Conseil d'État signale que lors des renvois, les différents éléments auxquels il est renvoyé sont à séparer par des virgules, en écrivant, à titre d'exemple à l'article 7, paragraphe 3, à l'article 28*bis*, paragraphe 3, alinéa 2, deuxième phrase, dans sa nouvelle teneur proposée, « l'article 12, paragraphe 7, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ».

### *Intitulé*

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

Au sein des énumérations, chaque élément se termine par un point-virgule et le terme « et » est à omettre comme étant superfluetatoire.

### *Article 3*

À l'article 14*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, dans sa nouvelle teneur proposée, il est signalé qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 251 à 12 500 euros ». Par ailleurs, l'adjectif « communautaire » est à bannir des textes normatifs et il y a dès lors lieu de recourir systématiquement aux termes « de l'Union européenne ».

### *Article 4*

Il est renvoyé à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2°, il y a lieu de remplacer la virgule après les termes « des zones délimitées » par le terme « et ».

*Article 5*

L'article sous examen est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 5.** Après l'article 14<sup>ter</sup> de la même loi, il est inséré un article 14<sup>quater</sup> nouveau, libellé comme suit :

« Art. 14<sup>quater</sup>. [...] ». »

*Article 7*

Il est renvoyé à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives.

Au paragraphe 3, à l'article 28<sup>bis</sup>, paragraphe 3, alinéa 2, troisième phrase, dans sa nouvelle teneur proposée, le Conseil d'État signale que les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif. Partant il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ». À la quatrième phrase, il y a lieu d'entourer les termes « à titre de preuve contraire » de virgules.

Au paragraphe 4, point 2°, il est précisé que le terme « précitée » est à introduire entre la nature et la date de l'acte en question et le terme « modifiée » est à omettre même si l'acte a déjà fait l'objet de modifications. Cette observation vaut également pour le paragraphe 6, à l'article 28<sup>bis</sup>, paragraphe 4, alinéa 4, dans sa nouvelle teneur proposée.

*Article 8*

La phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante :

« À l'article 29 de la même loi, il est ajouté un alinéa 2 nouveau, libellé comme suit : ».

*Article 9*

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif.

À la phrase liminaire, il y a lieu de supprimer les virgules. Cette observation vaut également pour les articles 11, phrase liminaire, 13, phrase liminaire, et 14, phrase liminaire.

*Article 15*

À l'instar de l'acte qu'il s'agit de modifier, le Conseil d'État signale qu'il y a lieu d'écrire « aéroport de Luxembourg ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 1<sup>er</sup> avril 2022.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 07 juillet 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 mai 2022
2. 7900 Projet de loi portant modification de  
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et  
2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et  
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne  
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7817 Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation  
  - Rapporteur : Madame Jessie Thill
  - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. Divers

\*

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

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

Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Transports aériens)

M. Loren Florey, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)



M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Navigation intérieure et logistique)

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Spautz

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 mai 2022**

Les projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 mai 2022 sont approuvés à l'unanimité par les membres présents de la commission.

**2. 7900 Projet de loi portant modification de  
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et  
2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et  
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

Madame Chantal Gary, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Une collaboratrice du Ministère de la Mobilité et des Transports publics procède à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7900<sup>00</sup>.

Le projet de loi poursuit quatre buts.

Tout d'abord, il entend adapter la législation luxembourgeoise relative à la navigation aérienne pour la rendre conforme aux exigences découlant de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010, du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963 et du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970, ratifiés par trois lois datées toutes du 31 mai 2021. Ainsi, le présent projet de loi a pour objet de modifier et de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne en introduisant les infractions ou parties des obligations issues de ces trois instruments juridiques internationaux qui ne se

trouvent pas encore couverts par le droit pénal commun ou d'autres textes européens ou nationaux en la matière. Le Grand-Duché de Luxembourg sera alors en mesure de respecter ses obligations internationales.

En second lieu, il entend moderniser et adapter les dispositions pénales prévues par le cadre légal national de l'aviation civile aux évolutions du droit pénal général. En effet, ces adaptations au niveau de la qualification des infractions et du montant des seuils des peines pénales aux dispositions actuelles du code pénal s'avèrent nécessaires du fait que les dispositions existantes n'ont pas été modifiées depuis le texte d'origine et ne sont donc plus d'actualité. Par ailleurs, il est procédé à l'introduction d'une nouvelle infraction concernant le bagage abandonné, qui constitue de plus en plus un problème au niveau de la sécurité de l'aéroport de Luxembourg.

En troisième lieu, le projet de loi étend le champ d'application de certaines dispositions de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne à la zone délimitée de l'aéroport, garantissant ainsi un meilleur niveau de sûreté et de sécurité de l'aéroport de Luxembourg.

Finalement, il entend clarifier certains aspects de la coopération entre l'aéroport et le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (ci-après « CGDIS »). En effet, la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ainsi que l'accord conclu entre l'Administration de la navigation aérienne et le CGDIS en présence de lux-Airport, disposent que le CGDIS opère le service d'incendie et de sauvetage de l'Aéroport de Luxembourg « pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne ». Or, il apparaît dans la gestion pratique des activités de sauvetage et d'incendie à l'aéroport ainsi que dans l'exécution des responsabilités respectives, que la formalisation d'un lien direct entre le CGDIS et lux-Airport, ce dernier dans sa fonction d'exploitant de l'aérodrome, serait avantageuse pour toutes les parties concernées. Pour ce faire, il y a lieu de procéder à deux modifications législatives ainsi qu'à une adaptation de l'accord précité.

La commission procède ensuite à l'examen des articles ainsi qu'à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 1<sup>er</sup> avril 2022.

### Intitulé

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, note qu'il convient d'ajouter un deux-points après les termes « portant modification de ». Au sein des énumérations, chaque élément se termine par un point-virgule et le terme « et » est à omettre comme étant superfétatoire.

Afin de tenir compte des observations légistiques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de modifier l'intitulé comme suit :

« Projet de loi portant modification de : 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ~~et~~ 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, ~~et~~ 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne. »

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

Afin d'augmenter la lisibilité du texte, et notamment sa compréhension pour le justiciable dans son application quotidienne, le Conseil d'État propose à l'endroit de l'article 3 du projet de loi, de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 31 janvier 1948 par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

La commission parlementaire décide de retenir la proposition du Conseil d'État de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne afin d'augmenter la lisibilité du texte par l'ajout d'un nouvel article 1<sup>er</sup> dans le projet de loi sous examen. Cette mesure est donc destinée à rendre le texte plus compréhensible pour le justiciable dans son application quotidienne.

Les articles subséquents sont par conséquent renumérotés.

#### Ancien article 1<sup>er</sup> – nouvel article 2

L'ancien article 1<sup>er</sup> (nouvel article 2) a pour objet de modifier l'article 12 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, s'agissant toujours du texte d'origine et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal.

Le Conseil d'État relève dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 que la peine prévue par le projet de loi ne modifie pas la nature de la peine actuellement prévue, qui est également contraventionnelle et non, comme l'indiquent les auteurs, délictuelle. L'article sous examen ne donne pas lieu à d'autres observations de la part du Conseil d'État.

Afin de faire droit aux propositions légistiques du Conseil d'État dans ses observations générales, la commission décide de modifier l'article comme suit :

« **Art. 21<sup>er</sup>.**

A l'article 12, ~~première phrase *liminaire*, de la *même* loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne~~, les termes « 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 » sont remplacés par les termes « Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros ». »

#### Ancien article 2 – nouvel article 3

L'ancien article 2 (nouvel article 3) a pour objet de modifier l'article 14 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions du code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Afin de faire droit aux propositions légistiques du Conseil d'État dans ses observations générales, la commission décide de modifier l'article comme suit :

**« Art. 32.**

L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa premier<sup>1<sup>er</sup></sup>, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un mois », et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 250 » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « de huit jours » sont remplacés par les termes « d'un mois » et le terme « 251 » est remplacé par le terme « 1 000 ». »

Ancien article 3 – nouvel article 4

L'ancien article 3 (nouvel article 4) a pour objet de modifier l'article 14*bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. La terminologie en matière d'armes est adaptée à la terminologie des textes européens en matière de sûreté et la notion des articles prohibés dans le cadre de l'aviation civile.

Afin d'augmenter la lisibilité du texte, et notamment sa compréhension pour le justiciable dans son application quotidienne, le Conseil d'État, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, propose de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 31 janvier 1948 par un nouvel alinéa, libellé comme suit : « Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

Afin de faire droit à la suggestion du Conseil d'État, la commission décide d'insérer un nouvel article 1<sup>er</sup> afin de définir les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques ».

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, à l'article 14*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, dans sa nouvelle teneur proposée, signale qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 251 à 12 500 euros ». Par ailleurs, l'adjectif « communautaire » est à bannir des textes normatifs et il y a dès lors lieu de recourir systématiquement aux termes « de l'Union européenne ».

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

**« Art. 43.**

A l'article 14*bisbis*, paragraphe 1<sup>er</sup>premier, de la même loi, l'alinéa 1<sup>er</sup>premier est remplacé par le texte suivant :

« Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit 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, dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes

incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire de l'Union européenne. » »

#### Ancien article 4 – nouvel article 5

L'ancien article 4 (nouvel article 5) a pour objet de modifier l'article 14<sup>ter</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ainsi, il élargit le champ d'application dudit article à la zone délimitée<sup>1</sup>.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État renvoie à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, il y a lieu de remplacer la virgule après les termes « des zones délimitées » par le terme « et ».

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

#### « **Art. 54.**

(1) ~~L'article 14<sup>ter</sup>, paragraphe premier, de la même loi, est modifié comme suit :~~

##### 1<sup>o</sup> Au paragraphe 1<sup>er</sup> sont apportées les modifications suivantes :

- 4<sup>o</sup> a) à l'alinéa ~~premier~~ 1<sup>er</sup>, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- 2<sup>o</sup> b) à l'alinéa 2, les termes « des zones délimitées, et » sont insérés entre les termes « sera reconduite en dehors » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 3<sup>o</sup> c) à l'alinéa 3, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 4<sup>o</sup> d) à l'alinéa 4, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- 5<sup>o</sup> e) à l'alinéa 5, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « titulaires de laissez-passer journaliers » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

(2) ~~L'article 14<sup>ter</sup>, paragraphe 2, de la même loi, est modifié comme suit :~~ 2<sup>o</sup> Au paragraphe 2 sont apportées les modifications suivantes :

- 4<sup>o</sup> a) à l'alinéa 1<sup>er</sup> ~~premier~~, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « Tout conducteur d'un véhicule pénétrant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;

---

<sup>1</sup> La zone délimitée est une zone de sûreté aéroportuaire soumise à des règles d'accès et de circulation particulières définies par l'autorité nationale sur base d'une évaluation du risque.

- 2° b) à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 3° c) à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « et circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

~~(3) A l'article 14ter, paragraphe 3, de la même loi, 3° Au paragraphe 3, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ». »~~

#### Ancien article 5 – nouvel article 6

L'ancien article 5 (nouvel article 6) a pour objet de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par l'ajout d'un nouvel article 14<sup>quater</sup> introduisant une nouvelle infraction pénale concernant le bagage abandonné.

Le Conseil d'État suggère, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, dans un souci de lisibilité du texte, de le reformuler comme suit : « Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

L'article sous examen n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, estime que l'article sous examen est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 5.** Après l'article 14<sup>ter</sup> de la même loi, il est inséré un article 14<sup>quater</sup> nouveau, libellé comme suit : « Art. 14<sup>quater</sup>. [...] ». »

Dans un souci de lisibilité du texte et afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

#### **Art. 65.**

~~A la suite de Après l'article 14terter, de la même loi, il est inséré un ajouté un nouvel article 14quaterquater nouveau, libellé comme suit :~~

« Art. 14quaterquater. Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne et entraînant l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

#### Ancien article 6 – nouvel article 7

L'ancien article 6 (nouvel article 7) a pour objet de modifier l'article 24~~ter~~ de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Quant à la forme et afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

**Art. 76.**

A l'article 24~~terter~~, paragraphe 1<sup>er</sup>premier, de la même loi, les termes « 14, » sont supprimés et les termes « , 14~~quater~~quater » sont insérés entre les termes « 14~~terter~~ » et les termes « et 24~~bis~~bis ».

Ancien article 7 – nouvel article 8

L'ancien article 7 (nouvel article 8) a pour objet de modifier l'article 28~~bis~~ de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. L'article 28~~bis~~ est actualisé et adapté sur base des dispositions actuelles de l'article 12 du code de la route.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État renvoie à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives. Au paragraphe 3, à l'article 28~~bis~~, paragraphe 3, alinéa 2, troisième phrase, dans sa nouvelle teneur proposée, le Conseil d'État signale que les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif.

Partant il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ». À la quatrième phrase, il y a lieu d'entourer les termes « à titre de preuve contraire » de virgules. Au paragraphe 4, point 2°, il est précisé que le terme « précitée » est à introduire entre la nature et la date de l'acte en question et le terme « modifiée » est à omettre même si l'acte a déjà fait l'objet de modifications. Cette observation vaut également pour le paragraphe 6, à l'article 28~~bis~~, paragraphe 4, alinéa 4, dans sa nouvelle teneur proposée.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 87.**

L'article 28-~~bis~~bis de la même loi est modifié comme suit :

~~(1) A l'article 28bis, paragraphe premier, de la même loi, 1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>,~~ les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

~~(2) A l'article 28bis, 2° Au~~ paragraphe 2, alinéa 2, ~~de la même loi,~~ les termes « des zones délimitées, » sont insérés entre les termes « à l'intérieur » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ».

~~(3) A l'article 28bis, 3° Au~~ paragraphe 3 ~~de la même loi,~~ sont apportées les modifications suivantes :

a) l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Le membre de la police 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. »

~~(4) L'article 28bis, paragraphe 3, b) à l'alinéa 7, de la même loi, est modifié comme suit :~~ 1° les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ; ~~et~~ 2° les termes « selon les modalités qui précèdent » sont remplacés par les termes « par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi précitée modifiée du 14 février 1955 précitée ».

~~(5) A l'article 28bis, 4° Au~~ paragraphe 4, sont apportées les modifications suivantes :

a) à l'alinéa 1<sup>er</sup> ~~premier, de la même loi,~~ le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

Substance	Taux (ng/mL)
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylcgonine	25

»

~~(6) A l'article 28bis, paragraphe 4, de la même loi,~~ b) l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :



« Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7, de la loi précitée modifiée du 14 février 1955 précitée. »

~~(7) A l'article 28bis, paragraphe 4, c) à l'alinéa 6, de la même loi, les termes « d'une substance prévue » sont remplacés par les termes « d'une des substances prévues ».~~

~~(8) A l'article 28bis, paragraphe 4, d) à l'alinéa 7, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».~~

~~(9) A l'article 28bis, paragraphe 4, e) à l'alinéa 8, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».~~

~~(10) L'article 28bis, paragraphe 4, f) à l'alinéa 9, de la même loi, est modifié comme suit : 1° à la première phrase, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures, et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé »; 2° la première et la phrase est complétée in fine par les termes « , même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident ».~~

~~(11) A l'article 28bis, paragraphe 4, g) à l'alinéa 12, de la même loi, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « l'accès et la circulation » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».~~

~~(12) A l'article 28bis, 5° Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup> premier, de la même loi, les termes « soit aux tests standardisés » sont remplacés par les termes « soit à la batterie de tests standardisés ».~~

~~(13) A l'article 28bis, 6° Au paragraphe 6, de la même loi, les termes « , les zones délimitées » sont insérés entre les termes « l'aéronef » et les termes « ou les zones de sûreté à accès réglementé ». »~~

#### Ancien article 8 – nouvel article 9

L'ancien article 8 (nouvel article 9) a pour objet de modifier l'article 29 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante : « À l'article 29 de la même loi, il est ajouté un alinéa 2 nouveau, libellé comme suit : ».

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

**« Art. 98.**

A l'article 29, de la même loi, il est ajouté un ~~nouvel~~ alinéa 2 nouveau libellé comme suit :

« Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement :

- 1° libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 2° utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 3° utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement. » »

Ancien article 9 – nouvel article 10

L'ancien article 9 (nouvel article 10) a pour objet de modifier l'article 30 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime qu'à l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, **le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné**, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. À la phrase liminaire, il y a lieu de supprimer les virgules. Cette observation vaut également pour les articles 11, phrase liminaire, 13, phrase liminaire, et 14, phrase liminaire.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

**« Art. 109.**

L'article 30, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

**« Art. 30.**

Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 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 :

- 1° des munitions ou du matériel de guerre ;
- 2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;
- 3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ; ou
- 4° tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions. » »

#### Ancien article 10 - nouvel article 11

L'ancien article 10 (nouvel article 11) a pour objet de modifier l'article 31 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, les dispositions de l'article 31 datent de 1978 et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal et de procéder au remplacement des dispositions non conformes au code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

#### **« Art. 1140.**

L'article 31 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° au paragraphe 1<sup>er</sup>~~premier~~, sont ajoutés à la suite du terme « réclusion » les termes « de cinq à dix ans » ;
- 2° au paragraphe 2, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 3° au paragraphe 3, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 4° au paragraphe 4, les termes « puni de mort » sont remplacés par les termes « puni de la réclusion à vie ». »

#### Ancien article 11 – nouvel article 12

L'ancien article 11 (nouvel article 12) a pour objet de modifier l'article 31-1 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1244.**

L'article 31-1, de la même loi, est modifié comme suit :

1° le paragraphe 1<sup>er</sup>premier est remplacé par le texte suivant :

« (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 un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
- 2° 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
- 3° 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 ; ou
- 4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
- 5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol. » ;

2° aux paragraphes 2, 3 et 4, les termes « , 1) et 2) » sont supprimés. »

Ancien article 12 (nouvel article 13)

L'ancien article 12 (nouvel article 13) a pour objet de modifier l'article 33 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ici à nouveau, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions actuelles du code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1342.**

A l'article 33, alinéa 2, de la même loi, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un an » et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 000 ». »

Ancien article 13 - nouvel article 14

L'ancien article 13 (nouvel article 14) a pour objet de modifier l'article 37 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui énonce les règles définissant la compétence des tribunaux luxembourgeois pour connaître des infractions prévues par ladite loi.

Le Conseil d'État, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, note qu'il y a lieu de faire abstraction de la mention de l'article 7-5 du Code de procédure pénale, qui n'a pas trait à des règles de compétence, mais à la prise en considération par le droit national luxembourgeois de condamnations définitives prononcées à l'étranger.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant l'article 7-5 du Code de procédure pénale, la commission décide d'en faire abstraction.

La commission décide également de tenir compte des observations légistiques du Conseil d'État. L'article sous examen est par conséquent modifié comme suit :

**« Art. 1413.**

L'article 37, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

« 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.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les présentes dispositions relatives à la compétence territoriale s'appliquent sans préjudice des articles 5 à 7-~~54~~ du Code de procédure pénale.

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. » »

Ancien article 14 – nouvel article 15

L'ancien article 14 (nouvel article 15) a pour objet de modifier l'article 39 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1514**.

L'article 39, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa ~~1<sup>er</sup>~~<sup>premier</sup>,
  - a) les termes « et les agents » sont insérés entre les termes « Les officiers » et les termes « de police judiciaire » ;
  - b) les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « leur responsabilité » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « faire procéder » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 3° à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « de rester » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ». »

Ancien article 15- nouvel article 16

L'ancien article 15 (nouvel article 16) a pour objet de modifier l'article 39~~quater~~<sup>quater</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État signale qu'il y a lieu d'écrire « aéroport de Luxembourg ».

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1615**.

A l'article 39~~quater~~<sup>quater</sup>, paragraphe ~~1<sup>er</sup>~~<sup>premier</sup>, alinéa 2, de la même loi, les termes « aux zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « missions de contrôle des accès » et les termes « aux zones à accès réglementé de l'~~Aéroport~~<sup>aéroport</sup> de Luxembourg ». »

Anciens articles 16 et 17 (nouveaux articles 17 et 18)

Les deux articles à modifier prévoient que le CGDIS opère le Service d'incendie et de sauvetage pour le compte de l'ANA. Or, compte tenu de la réglementation sur la gestion des aérodromes qui prévoit que les services d'incendie et de sauvetage sont de la compétence de l'exploitant d'aérodrome, il y a lieu de formaliser ce principe dans la loi et de modifier les articles 4 et 89 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile.

Les articles sous examen ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, ni quant au fond, ni quant à la forme.

#### Article 18

Il y a lieu de rayer de la liste des missions de l'ANA l'intervention en cas d'accident ou d'incident à l'aéroport, alors que cette tâche est assurée par le CGDIS. Ceci permet de clarifier les missions de chaque entité.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, ni quant au fond, ni quant à la forme.

### **3. 7817 Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 14 juin 2022.

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

L'article 1<sup>er</sup> n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 2

L'article 2 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 3 – amendement 1°

Dans son avis du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que le point 31° entend définir le ministre ayant le Transport dans ses attributions comme l'autorité compétente aux fins de la mise en œuvre de la loi. Le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'introduire une définition de l'« autorité compétente », mais du « ministre » comme étant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Par ailleurs, le Conseil d'État relève que la définition du point 31° entre en contradiction avec l'énumération des différentes autorités compétentes par l'article 21 nouveau introduit par l'amendement 13. Dès lors, tout en renvoyant à ses observations relatives à l'amendement 13, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de modifier le point 31° afin d'y définir le terme « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit de l'article 3, la commission propose de supprimer la définition relative à l'autorité

compétente et de la remplacer par une définition relative au ministre ayant les Transports dans ses attributions.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 3, point 31° du projet de loi comme suit :

### « Art. 3. Définitions

(...)

31° ~~« autorité compétente », au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ».~~  
**« ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions. »**

#### Article 4

L'article 4 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 5

L'article 5 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 6

L'article 6 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 7

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État note que l'amendement de l'article 7 reprend la suggestion de formulation du Conseil d'État, mais entend ajouter des modifications supplémentaires afin de tenir compte, au vu du commentaire de l'amendement, de la modification de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 par l'article 1<sup>er</sup> de la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers.

La Haute Corporation constate également qu'il est fait droit à son observation d'ordre légistique qui précise que les termes « États membres » s'écrivent sans trait d'union.

Dans sa teneur amendée, le paragraphe 3 nouveau entend reconnaître comme valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre tout certificat de qualification « délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne ou délivré par



les autorités compétentes d'autres États membres conformément à l'article 38, paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397 ».

D'après le Conseil d'État, une telle formulation est contraire à la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397. Ce nouveau paragraphe n'a pas pour objet de reconnaître la validité des certificats délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres, mais de s'assurer que les certificats des pays tiers respectent les exigences de la directive, y compris les exigences relatives aux certificats existants. Or, la reconnaissance de ces certificats demeure de la seule compétence de la Commission européenne conformément à l'article 10, paragraphes 4 et 5, de la directive (UE) 2017/2397. La reconnaissance des certificats existants délivrés par d'autres États membres fait quant à elle l'objet du nouvel article 30 de la loi en projet et ne trouve pas sa place à l'amendement sous revue.

Le Conseil d'État doit donc s'opposer formellement à la teneur de l'amendement sous avis pour transposition incorrecte de la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 et demande aux auteurs des amendements de s'en tenir à la formulation qu'il avait suggérée dans son avis initial.

Au paragraphe 3, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de renvoyer à « l'article 38, paragraphes 1<sup>er</sup> et 3, de la directive » en séparant chaque élément auquel il est renvoyé par une virgule.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Quant au paragraphe 3, la commission décide de supprimer la reconnaissance des certificats existants délivrés par d'autres États membres. Un amendement dans ce sens est inséré au niveau de l'article sur les dispositions transitoires (art 30).

Le libellé initialement proposé par le Conseil d'État est maintenu.

#### Article 8 – amendement

Dans les observations générales de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 14 juin 2022, ce dernier note que la teneur des paragraphes 4 à 6 anciens (3 à 5 nouveaux) est inchangée, alors qu'il avait demandé de préciser que les certificats visés par les paragraphes sous revue sont ceux délivrés au Luxembourg. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État maintient son opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 8 de la loi en projet en rapport avec l'annexe I y afférente.

Afin de faire droit aux remarques ainsi qu'à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission propose de préciser à l'endroit des paragraphes 3 à 5 de l'article 8 qu'il s'agit de certificats qui sont délivrés par le ministre, et de modifier l'annexe I en supprimant le terme « minimales » et d'y changer les références par des références au texte de la loi afin d'assurer une transposition correcte de la directive.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 8 du projet de loi comme suit :

**« Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le « ministre »~~, des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

1° leur identité ;

2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;

3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union européenne après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont **délivré par le ministre** expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de cinq ans. »

Article 9

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État, de la même manière que pour l'article 8 de la loi en projet, formule une opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive doit être maintenue au sujet de l'article 9 de la loi en projet, pour lequel les auteurs se sont contentés de

supprimer le terme « minimales » du texte de l'article sans procéder de même pour l'annexe I auquel l'article 9 renvoie.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, l'annexe I est amendée par la commission parlementaire en supprimant le terme « minimales ».

La commission décide également de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 10

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État propose d'insérer le terme « européenne » après le terme « l'Union ».

Aux points 1° et 2°, il y a lieu de renvoyer à l'« article 8, paragraphe 1er », en insérant les lettres « er » en exposant.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 11

L'article 11 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 12

L'article 12 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 13

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État note que l'amendement portant sur l'article 13 entend répondre aux exigences du Conseil d'État en matière de transposition par référence de la directive déléguée (UE) 2020/12, ce qui permet à la Haute Corporation de lever son opposition formelle y relative.

Cependant, aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, la référence à l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée est inexacte et est à remplacer par une référence à l'article 31 de la directive 2017/2397 précitée.

Par ailleurs, la commission a entendu introduire une transposition dynamique des éventuelles modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12. Cependant, une telle transposition ne pourra recevoir pleinement effet que si la date d'entrée en vigueur en droit interne des directives modificatives à venir est prévue par le texte en projet. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses observations relatives à l'amendement 20. Ces observations valent également pour les amendements 9 et 11.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État suggère qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu de reproduire avec exactitude l'intitulé de la « directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil

en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médical ». Par ailleurs, les termes « telle que modifiée » se rapportent à la directive et sont à écrire au singulier.

Cette observation vaut également pour le paragraphe 4.

La commission décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

À noter que l'insertion des alinéas supplémentaires au paragraphe 4 est également effectuée aux articles 16 et 18 par la commission parlementaire, suite à la demande du Conseil d'État de maintenir la pratique de publication d'avis et sa suggestion y relative dans son commentaire de l'amendement 20.

#### Article 14

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État note que le paragraphe 8 nouveau (7 ancien) est reformulé afin de répondre à l'opposition formelle pour insécurité juridique émise par le Conseil d'État. La finalité et les modalités de délivrance du certificat se trouvent précisées, ce qui répond aux interrogations du Conseil d'État à cet égard. Toutefois, en même temps, force est de constater que les interrogations quant aux services visés par la disposition en projet subsistent. Les notions de « forces armées », de « services chargés du maintien de l'ordre public » ou d'« autres services d'urgence » sont des notions aux contours des plus flous. Par conséquent, l'opposition formelle pour insécurité juridique est à maintenir, les services visés étant à désigner avec précision.

Par conséquent, par voie d'amendement, la commission propose d'indiquer avec plus de précision à l'endroit du paragraphe 8 les services concernés au Grand-Duché de Luxembourg, tel que demandé par le Conseil d'État.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 14, paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> du projet de loi comme suit :

« (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par ~~les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence~~ l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2. »

#### Article 15

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que la teneur amendée du paragraphe 1<sup>er</sup> répond à ses observations et permet de lever l'opposition formelle y relative. Il est cependant suggéré d'écrire que le

règlement grand-ducal « établit des programmes de formation », et non pas qu'il « peut établir » de tels programmes.

La Haute Corporation constate par ailleurs que la teneur amendée du paragraphe 3 répond également à ses observations.

Dans ses remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État suggère au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de renvoyer à l'« article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> », en omettant les termes « de la présente loi ».

Quant au paragraphe 2, le Conseil d'État rappelle que le caractère contraignant de normes internationales et leur applicabilité aux administrés ne sont donnés que si ces dispositions ont fait l'objet d'une publication en due forme, conformément aux exigences de l'article 112 de la Constitution. En cas contraire, les normes de type ISO 9001 ainsi mentionnées ne sont pas opposables aux administrés. Au paragraphe 2, phrase liminaire, les termes « du présent article » peuvent être omis d'après le Conseil d'État.

La commission décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 16

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État demande de préciser au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, quelle est la « partie indépendante » comme personne habilitée à auditer le rapport. À défaut, n'importe quelle personne pourrait avoir compétence pour valider ce rapport.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, la commission propose de préciser que la partie indépendante est un expert qui doit être indépendant du constructeur du simulateur.

La commission parlementaire propose encore l'ajout de deux alinéas nouveaux à la fin du paragraphe 1<sup>er</sup>, de l'article 16, et ceci par analogie à l'ajout qui a également été effectué à l'endroit des articles 13 et 18 de deux alinéas identiques. En effet, vu la demande du Conseil d'État, exprimée dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, de maintenir la pratique de publication d'avis et sa suggestion y relative dans son commentaire de l'amendement 20 (amendement n° 20 figurant dans la première lettre d'amendement du 30 mars 2022), la commission parlementaire décide d'y réserver une suite favorable.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

#### **« Art. 16. Utilisation de simulateurs**

- (1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée

telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 312 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par un ~~une~~ **partie indépendante expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant** que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;

b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de ~~30~~ **trente** jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

~~L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.~~

(3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres Etats membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire. »

## Article 17

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève que les renvois au paragraphe 5 sont à adapter et à corriger en renvois au paragraphe 4.

Concernant les remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État précise qu'au paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter une virgule après les termes « paragraphe 1<sup>er</sup> ». Cette observation vaut également pour l'amendement 10, à l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

## Article 18

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que par amendement parlementaire il a été ajouté un paragraphe 7 afin de viser les cas de diminution de l'aptitude ou d'inaptitude en dehors des certificats initiaux ou des cas de renouvellement. Cependant, l'inaptitude en dehors de ces situations fait l'objet de l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397. Il en résulte que la réévaluation de l'aptitude, pour une transposition correcte de cette disposition, ne peut être laissée à la seule initiative du membre d'équipage, sa situation pouvant selon la directive être réévaluée à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Par ailleurs, le nouveau paragraphe 7 semble laisser au membre d'équipage le choix du médecin devant certifier l'inaptitude médicale. Il conviendrait de prévoir que cette preuve soit rapportée à un médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

Partant, le Conseil d'État s'oppose formellement au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, pour transposition incorrecte de la directive.

La commission parlementaire aimerait attirer l'attention de la Haute Corporation sur le fait que l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397, qui prévoit que les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale, est bien transposé.

En effet, le paragraphe 7 ne concerne qu'un complément d'examen d'aptitude médicale des membres d'équipage et ce en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 qui peuvent être très longues pour les membres d'équipage de pont notamment.

Afin de préciser qu'il ne s'agit pas de la seule initiative du membre d'équipage, la commission propose d'ajouter les termes « Sans préjudice du paragraphe 4 » dans la phrase introductive du paragraphe 7.

En vue de faire droit à la remarque afférente du Conseil d'État, la commission décide de préciser que ce contrôle est fait auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

L'alinéa 2 devient un paragraphe à part (paragraphe 8) selon la recommandation du Conseil d'État vu qu'une amélioration de l'aptitude médicale peut intervenir à tout moment.

Le terme « ultérieurement » est superflu et peut dès lors être supprimé.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

**« Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins ~~sera publiée~~ électroniquement est publiée sur un site internet.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent :

- 1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- 2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.



(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne.

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils ~~appliquent~~ en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée. ~~de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.~~

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

(7) **Sans préjudice du paragraphe 4, si** ~~Si~~ le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 **auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel**. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les ~~peut imposer des~~ mesures de réduction des risques et ~~des~~ les restrictions qu'il impose conformément au paragraphe 5.

(8) Si **ultérieurement** un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification. »

## Article 19

L'article 19 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 20

L'article 20 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 21- supprimé

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève qu'au vu des observations relatives à l'amendement 11, la désignation du ministre ayant la Santé dans ses attributions est superflue à l'amendement sous revue. Dans la mesure où, par ailleurs, le ministre se trouve défini à l'amendement 1, la nouvelle disposition est à supprimer.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État indique qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

Ensuite, concernant l'ordre susmentionné au paragraphe 2, chaque élément auquel il est renvoyé est à séparer par une virgule, pour écrire, « article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>, ».

Au paragraphe 3, il y a lieu de viser le « ministre ayant la Santé dans ses attributions ».

Afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la commission décide de supprimer l'article 21, étant superflu.

Les articles subséquents sont par conséquent à renuméroter.

#### Ancien article 22 – article 21 nouveau

L'ancien article 22 (article 21 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Ancien article 23 – article 22 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que ses observations ayant été prises en compte, les oppositions formelles relatives à cet article pour transposition incorrecte de la directive peuvent être levées.

La commission parlementaire en prend note et décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Ancien article 24- article 23 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, la référence aux « mesures appropriées » critiquée par lui se trouve être supprimée, la nouvelle teneur de l'article décrivant avec précision les mesures de contrôle à prendre, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

Cependant et concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, la précision selon laquelle les mesures de contrôle sont faites « en concertation avec les services de police allemands » est à supprimer d'après le Conseil d'État, le pouvoir des agents de police ne pouvant être limité par une concertation obligatoire. La concertation reste cependant toujours possible.

Dans ses remarques d'ordre légistique, au paragraphe 1<sup>er</sup>, une virgule est à insérer après les termes « article 26 » d'après le Conseil d'État.

En outre, la Haute Corporation constate que la nouvelle teneur du paragraphe 2 suit ses observations. Au paragraphe 2, alinéa 2, une virgule est à insérer après les termes « article 17 » d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Ancien article 25 – article 24 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État rappelle s'être opposé formellement dans son premier avis à la teneur initiale de l'article en projet comme contrevenant au principe de la spécification de l'incrimination consacré par l'article 14 de la Constitution. Il avait de plus demandé la suppression à l'ancien paragraphe 1<sup>er</sup> de la référence à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle. La référence à ladite loi a été supprimée et l'amendement a précisé les comportements incriminés et les peines qui y sont attachées.

L'amendement parlementaire a également ajouté une disposition relative aux avertissements taxés.

L'opposition formelle peut dès lors être levée par le Conseil d'État, les incriminations étant définies avec la précision nécessaire.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État indique qu'à l'endroit du paragraphe 2, point 3°, il y a lieu de viser « le conducteur ».

Au paragraphe 10, première phrase, il convient d'écrire « trente » en toutes lettres d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Ancien article 26 – article 25 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale », critiqués par lui, ont été remplacés par les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

En aucun cas, il ne saurait être question de confier au directeur général de la Police le pouvoir de conférer la qualité d'officier de police judiciaire. Au vu de la contradiction avec l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour incohérence, source d'insécurité juridique, de viser les « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire », et non pas les « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

La commission parlementaire fait droit à la menace d'opposition formelle ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire décide ainsi de remplacer les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale » par les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de la police judiciaire ».

#### Ancien article 27 – article 26 nouveau

L'ancien article 27 (article 26 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Ancien article 28 – article 27 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève que la formulation retenue par le projet de loi à l'amendement sous revue ainsi qu'aux amendements 6, 9, 11 (amendements du 30 mars 2022), selon laquelle les modifications par actes délégués sont applicables « aux dates y indiquées » au Grand-Duché de Luxembourg n'est pas satisfaisante aux fins de la transposition dynamique. Une telle formulation manque de précision, ne permettant pas de déterminer laquelle des dates de la directive ou de sa transposition est à retenir.

Concernant plus particulièrement les normes visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 qui peuvent être modifiées par acte délégué de la Commission européenne au sens de l'article

32 de cette directive, le Conseil d'État demande de transposer l'annexe IV en question comme suit :

« Les exigences visées à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/239.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. »

Cette transposition par référence et dynamique de l'annexe IV de la directive rend superflue l'annexe IV de la loi en projet, qui se trouve donc à supprimer.

Par l'ajout des alinéas 1<sup>er</sup> à 3 nouveaux, la commission parlementaire estime faire droit à la demande du Conseil d'État de maintenir la pratique de publication d'avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues et sa suggestion rédactionnelle y relative.

En l'occurrence sont visés les actes délégués pris en exécution de l'article 32 sur les normes CESNI de la directive (UE) 2017/2397.

Par rapport au texte proposé par le Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'ajouter par voie d'amendement également une référence au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 13, puisqu'il vise les exigences en matière de compétences (Tableau B de l'annexe IV) ; les termes « tel que modifié » étant mis au singulier car l'annexe est modifiée et le numéro de directive est complété.

La commission décide de supprimer l'annexe IV, puisqu'elle est devenue superflue.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 27 (ancien article 28) du projet de loi comme suit :

« ~~Art. 28. Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne~~  
~~Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que~~  
~~modifiée par les actes délégués de la Commission européenne~~  
~~pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397~~  
~~précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-~~  
~~Duché de Luxembourg.~~

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe

IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. »

#### Ancien article 29- nouvel article 28

L'ancien article 29 (article 28 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Ancien article 30 – nouvel article 29

La commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau paragraphe à l'endroit du nouvel article 29 (ancien article 30), prévoyant que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.

En effet, l'objectif de la directive *2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers* est double, c'est-à-dire de définir les exigences de reconnaissance au niveau de l'article 10 de la directive 2017/2397 et de prévoir des mesures transitoires au niveau de l'article 38 de la directive 2017/2397 pour la reconnaissance de certificats existants sur base d'accords internationaux existants.

Même si le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral spécifique en la matière avec des pays tiers, le Luxembourg - *de jure* et *de facto* -, par le biais du règlement de police sur la navigation de la Moselle (basé sur la Convention de la Moselle, qui date d'avant le traité de l'Union européenne) et du fait du condominium germano-luxembourgeois pour la Moselle - reconnaît les certificats de qualification, livres de bord et livrets de service d'États tiers reconnus par les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), dont la Suisse fait partie.

En conséquence des citations des législations allemande et mosellane<sup>2</sup>, il s'avère nécessaire de transposer le point 2) de la directive modificative 2021/1233 au niveau de l'article 30.

---

<sup>2</sup> Cit. Binnenschiffpersonalverordnung (BinSchPersV) du 21.12.21.

§128Anerkennung von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern aus Drittstaaten

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 29 (ancien article 30) du projet de loi comme suit :

**« (5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN. »**

#### Ancien article 31 – nouvel article 30

L'ancien article 31 (article 30 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Ancien article 32 – nouvel article 31

L'ancien article 32 (article 31 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### 4. Divers

Aucun point divers a été abordé.

---

1Auf der Donau bleiben vorbehaltlich des § 10 Absatz 4 Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die von der Ukraine oder Serbien bis zum 17. Januar 2024 ausgestellt worden sind, bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit, längstens bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

2 Auf den Bundeswasserstraßen der Zonen 1 bis 4 bleiben bis zum 17. Januar 2024 von der Schweiz ausgestellte Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher nach der Schiffspersonalverordnung-Rhein sowie Hochrheinpatente bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

**Cit. : « Article 1.08 du Règlement de police pour la navigation sur la Moselle  
« Construction, gréement et équipages des bâtiments**

1. Les bâtiments doivent être construits et grésés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent règlement.

2. Tous les bâtiments doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3. Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque la construction, le gréement, l'équipage et l'exploitation des bâtiments sont conformes soit aux dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin, soit aux prescriptions particulières équivalentes de l'un des États riverains de la Moselle et que :

a) les bâtiments sont munis d'un certificat de visite et d'un livre de bord conformes au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou des documents en tenant lieu. L'équipage minimum correspondant doit découler de l'un des documents mentionnés dans la 1<sup>ère</sup> phrase ;

b) la preuve de la qualification des membres de l'équipage est fournie au moyen d'un livret de service conforme au modèle rhénan ou de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle.

Ceci ne s'applique pas aux menues embarcations. »

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**







## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 29 septembre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 25 novembre 2021, 2 décembre 2021, 3 mars, 10 mars, 21 avril et du 7 juillet 2022
2. 7900 Projet de loi portant modification de  
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et  
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8027 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. Conclusions de la réunion sectorielle tripartite « aviation » du 26 septembre 2022  
(suite à la demande du groupe parlementaire CSV du 26 septembre 2022)  
  
- Échange de vues
5. Divers

\*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

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

Mme Anouk Enschedé, M. Tom Weisgerber, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Henri Werdel, CFL, directeur, gestion infrastructure

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Lies

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 25 novembre 2021, 2 décembre 2021, 3 mars, 10 mars, 21 avril et du 7 juillet 2022**

Les projets de procès-verbal des réunions des 25 novembre 2021, 2 décembre 2021, 3 mars, 10 mars, 21 avril et du 7 juillet 2022 sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

**2. 7900 Projet de loi portant modification de  
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et  
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité de membres présents de la commission parlementaire.

**3. 8027 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire**

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déi gréng), présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 8027<sup>00</sup>, ainsi qu'aux présentations PowerPoint annexées.

Afin d'améliorer le réseau ferré luxembourgeois et de l'adapter aux besoins futurs, une série de projets d'investissement sont en cours de réalisation ou en cours de planification. Le présent projet de loi prévoit l'adaptation de deux

projets en cours et l'insertion d'un nouveau projet à la liste reprenant les projets de grande envergure.

Plus particulièrement, le présent projet de loi a pour objet de compléter la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire par l'adaptation :

- 1. de la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail sous l'annexe 1. Il s'agit concrètement de l'adaptation de deux projets en cours de réalisation et de l'insertion d'un nouveau projet à la liste reprenant les projets de grande envergure ;
- 2. des articles 72 et 73 afin d'assurer la compatibilité avec le règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'UE ;
- 3. et de rendre conformes les mesures nationales de transposition par rapport aux procédures d'infractions n°2020/2303 et n°2020/2311 concernant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ou la non-conformité du droit national au droit européen.

Pour ce qui est de la création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg, il est rappelé que le projet 7° de la liste prévoyait la « création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg ». Le but de ce projet était le regroupement des activités du dépôt des CFL (Remisage et entretien courant du matériel ferroviaire et gestion du personnel de conduite) et des ateliers CFL (grand entretien du matériel ferroviaire) sur un seul site à Luxembourg-Ville dans la gare de triage à Howald et d'abandonner le site des Ateliers CFL à Luxembourg-Gare. La conception du nouveau projet tient compte d'une augmentation sensible du futur parc de matériel voyageurs pour le besoin du transport intérieur et régional transfrontalier notamment dans le cadre du concept stratégique « mobilité.lu ».

Pour ce qui est de la gare périphérique de Howald, les aménagements de la première phase de la gare périphérique de Howald consistaient en la réalisation d'un quai à voyageurs unique avec tous les aménagements d'infrastructures ferroviaires connexes. L'accessibilité du quai était assurée par le biais d'une passerelle provisoire, raccordant le quai à la zone industrielle « Rue des Scillas » et le coût global du projet initial était chiffré à 42.878.500 euros.

Afin de finaliser le projet « Howald phase 1b » il faudra encore réaliser les éléments suivants : le prolongement de la passerelle existante jusqu'à la future gare routière ; la construction de deux accès à la future plateforme d'échange sur base des fondations existantes et le prolongement de la marquise existante.

Au vu des explications fournies dans le dossier parlementaire de dépôt, le coût de réalisation du projet approuvé par le législateur sera dépassé et une augmentation des crédits approuvés est nécessaire pour assurer le financement des travaux de finalisation. Le projet de loi propose en conséquence d'adapter le projet initial aux nouvelles estimations qui se chiffrent à 66.250.000 euros (indice 881,15 – avril 2021).

Enfin, il est proposé d'ajouter un nouveau projet n°40° à l'annexe visée. La deuxième phase de la gare périphérique de Howald concerne l'aménagement d'un deuxième quai médian à Howald ainsi que le raccordement à Howald de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg qui imposent également une modification du plan des voies. Le projet de loi indique un coût global de 95.300.000 euros (indice 881,15 - avril 2021).

Concernant l'adaptation des articles 72 et 73, il est rappelé que le règlement (UE) n°1301/2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire, modifié par deux règlements d'exécution, impose aux États membres de l'Union européenne d'adapter leurs systèmes ferroviaires d'ici début 2022 afin de permettre la mesure et la facturation de la consommation d'énergie électrique de chaque train.

En effet, ce règlement prévoit que « les États membres veillent à ce que soit mis en place un système au sol de collecte des données sur l'énergie capable d'échanger des données compilées à des fins de facturation de l'énergie ».

La facturation actuelle est basée sur l'estimation de la consommation d'énergie électrique, aussi bien pour le courant de traction que pour le courant de chauffage ou de climatisation. Or, la modification du règlement (UE) n°1301/2014 précité a pour objectif d'offrir aux entreprises ferroviaires dont les engins de traction sont équipés de compteurs électriques, la possibilité d'être facturées sur la base d'une consommation d'énergie électrique mesurée de manière exacte.

Ceci représente également une opportunité, tant pour le gestionnaire de l'infrastructure que pour les entreprises ferroviaires, d'obtenir des données détaillées concernant les profils de consommation réelle d'énergie des trains. Ces données permettront d'identifier d'éventuels points d'optimisation de l'efficacité énergétique et justifieront, d'un point de vue économique et écologique, des investissements dans ce domaine.

Afin de répondre dans les délais impartis et de manière efficace à ces nouvelles obligations, les CFL ont adhéré en 2020 au « European Railway Energy Settlement System » (ERESS), un accord de coopération regroupant des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire de la Belgique, de la Suisse, des Pays-Bas, du Danemark, de la Finlande, de la Suède, de l'Espagne et de la Norvège. L'organisation ERESS exploite et développe EREX, un système informatique conforme à ces nouvelles contraintes légales qui est actuellement en cours de paramétrage pour une utilisation au Luxembourg.

À ce jour, les entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferroviaire géré par les CFL ont été tenues informées des évolutions envisagées afin de les impliquer dans les tests et de leur donner l'opportunité de formuler leurs observations, ainsi que de s'adapter aux changements. Le règlement d'exécution (UE) n°2018/868 de la Commission du 13 juin 2018 modifiant le règlement (UE) n°1301/2014 et le règlement (UE) n°1302/2014 en ce qui concerne les dispositions relatives au système de mesure énergétique et au système de collecte des données énergétiques donne aux entreprises ferroviaires le droit d'être facturées dès début 2022 de manière exacte pour leur consommation d'énergie électrique.

Cela aboutit à l'adaptation des outils informatiques et des processus relatifs. Il s'avère en effet nécessaire d'adapter en parallèle le cadre réglementaire au Luxembourg.

Il s'agit plus précisément de l'article 72 de la loi modifiée du 6 juin 2019 : Cet article prévoit que « La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe ».

Il n'est donc pas actuellement autorisé de facturer la consommation d'énergie électrique mesurée. Profitant de l'expérience des autres membres d'ERESS, mais étant également limité par les possibilités d'EREX, il est dès lors souhaitable d'adapter la formule d'estimation.

L'article 73 de la loi modifiée du 6 juin 2019 est également à adapter. Le chauffage et la climatisation des voitures ne seront plus facturés de manière séparée du courant de traction, mais seront dorénavant pris en compte dans la consommation réelle mesurée ou par la nouvelle formule d'estimation incluant un facteur température.

Le document de référence du réseau ne pouvant s'inscrire que dans le cadre légal existant, il ne contient dans sa version actuelle pour 2022 pas de dispositions reflétant les nouvelles possibilités accordées par le cadre réglementaire européen. Une fois le cadre légal luxembourgeois adapté, le DRR prendra rapidement en compte les changements.

Dans un second temps, la commission parlementaire procède à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État.

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

L'article 1<sup>er</sup> prévoit la modification de l'article 10 de la loi du 6 juin 2019. Les termes « de l'Union européenne » sont supprimés pour que le Fonds du rail ait la possibilité de pouvoir encaisser des subventions qui ne proviennent pas forcément de la part de la Commission européenne.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

#### Article 2

Au vu du fait que la transposition littérale de l'article 54, paragraphe 2 au point 4.8.4. du document de référence du réseau de 2021 est jugée insuffisante par rapport à la nécessité de mettre en œuvre les dispositions des directives avec une force contraignante incontestable et pour qu'il soit satisfait à l'exigence de sécurité juridique, les dispositions de l'article 54, paragraphe 2, de la directive sont insérées dans le corps de la loi et plus précisément à l'article 23 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

### Article 3

Tout comme pour l'article 2 du présent projet de loi, la transposition des paragraphes 2 et 3 de l'article 53 de la directive 2012/34/UE dans le document de référence du réseau de 2021 ne saurait être considérée comme une transposition valable. En effet, comme le document de référence du réseau est modifiable et à défaut de base juridique précise dans la législation nationale, l'organisme de contrôle national risque de ne pas pouvoir faire appliquer les dispositions en question. Les dispositions en question sont donc déplacées à l'article 50 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État constate que l'article 53, paragraphe 3, de la directive prévoit une information par le gestionnaire de l'infrastructure des « parties intéressées ». La Haute Corporation se demande si l'information de la seule Administration des chemins de fer satisfait à une transposition complète de l'article 53, paragraphe 3, de la directive, qui vise « les parties intéressées ». Afin d'éviter tout reproche quant à une éventuelle transposition incorrecte de la directive, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, de viser au second alinéa « l'Administration des chemins de fer ainsi que les autres parties intéressées ».

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État afin de permettre la levée de l'opposition formelle.

L'article 3 prend dès lors la teneur suivante :

« **Art. 3.** A l'article 50, paragraphe 2, de la même loi, les alinéas suivants sont insérés entre les alinéas 2 et 3 :

« Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure enregistrées par l'Administration pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, l'Administration **ainsi que les autres parties intéressées** de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés. » »

### Article 4

L'approbation du document de référence du réseau par le ministre pose problème, étant donné que le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, l'organisme de répartition est entièrement responsable du contenu, de la publication et de la mise à jour du document de référence du réseau (ci-après « DRR »). Cette disposition est par conséquent supprimée de l'article 51, paragraphe 5, de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

## Article 5

L'article 29, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE dispose que le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble du réseau. Comme pour les articles 2 et 3 du projet de loi, le renvoi au DRR est insuffisant. Il est inscrit dans l'article 62 de la loi du 6 juin 2019.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

## Article 6

En vue de l'harmonisation de la formule d'estimation du courant de traction entre les États membres européens, celle-ci est sujette à des modifications futures pouvant conduire à l'emploi de nouveaux facteurs qui seront repris dans le DRR. En l'absence de mesurage réel ou manifestement erroné, la consommation électrique d'un train est estimée en s'appuyant sur une formule définie dans le DRR.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

## Article 7

Le chauffage et la climatisation des voitures ne sont plus facturés de manière séparée du courant de traction, mais seront dorénavant pris en compte dans la consommation réelle mesurée ou par la nouvelle formule d'estimation incluant un facteur température.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

## Article 8

Cette disposition vise à garantir l'application non discriminatoire des redevances et s'applique à quiconque qui est chargé de fixer les redevances d'infrastructure. La disposition de l'article 32, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE est inscrite au « Chapitre III – Exceptions aux principes de tarification », et plus précisément à l'article 77 de la loi du 6 juin 2019 précitée comme elle figure également sous ce chapitre dans la directive.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

## Article 9



L'article 81 de la loi du 6 juin 2019 est adapté afin de se conformer aux exigences de la directive relative aux capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles et à la déclaration annuelle de bonne conduite et à la déclaration d'absence de conflits d'intérêts, qui font défaut.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, de s'en tenir au libellé exact de l'article 55, paragraphe 3, alinéa 4, de la directive et de prévoir expressément que la direction a pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel de l'organisme de contrôle.

La commission parlementaire décide de faire droit à la demande du Conseil d'État.

L'article 9 prend dès lors la teneur suivante :

« **Art. 9.** L'article 81 de la même loi est complété par deux alinéas nouveaux rédigés comme suit :

« Le régulateur dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire.

Les personnes chargées de la prise de décisions auprès du régulateur agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'ont pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. Elles déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui peut être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui peut influencer sur l'exercice d'une fonction. Elles se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure. **Elles ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice des fonctions du régulateur et elles ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel du régulateur.** Au terme de leur mandat auprès du régulateur, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année. » »

#### Article 10

L'article 82 (16) de la loi du 6 juin 2019 précitée est adapté, car le fait que le Luxembourg ait établi un organisme de tarification et de répartition ne saurait justifier une limitation quelconque du champ d'application et de la transposition des dispositions de la directive se rapportant au gestionnaire de l'infrastructure. Afin de garantir une transposition satisfaisante de l'article 57, paragraphe 9, de la directive 2012/34/UE, l'article 82, paragraphe 16, de la loi du 6 juin 2019 est adapté.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

## Article 11

L'article 11 prévoit d'adapter deux projets d'investissement existants (7° et 25°) et d'ajouter un nouveau projet sous le chiffre 40° à la liste sous l'annexe I de la loi du 6 juin 2019.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

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

Monsieur le député Jeff Engelen (ADR), tout en constatant que le budget concernant est établi/ fixé pour avril 2021, souhaite savoir si des adaptations sont nécessaires au niveau du budget en date d'aujourd'hui (notamment suite à une augmentation exponentielle des prix des matériaux de construction). Il est confirmé qu'une fois que la loi de financement a été votée, le montant sera adapté en fonction de l'augmentation éventuelle de l'indice de la construction. En effet, l'adaptation à l'indice de la construction est toujours prévue dans les lois de financement.

-

#### **4. Conclusions de la réunion sectorielle tripartite « aviation » du 26 septembre 2022 (suite à la demande du groupe parlementaire CSV du 26 septembre 2022)**

##### **- Échange de vues**

Pa courrier du 26 septembre 2019 (n°282198), le groupe politique CSV a demandé de convoquer, dans les plus brefs délais, une réunion ayant pour objet les conclusions de la réunion sectorielle tripartite « aviation » du 26 septembre 2022 et ceci en présence de Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

À titre liminaire, Monsieur le Ministre esquisse le marché global actuel dans lequel la compagnie luxembourgeoise opère. Il s'agit d'un marché très compliqué, selon Monsieur le Ministre. Après la pandémie, la reprise a eu lieu dans un contexte agressif notamment en ce qui concerne les prix. Ce qui aurait fait le jeu de la Luxair est qu'en tant qu'actionnaire principal de Cargolux la compagnie aérienne a pu profiter des bénéfices exceptionnels que la compagnie de fret a réalisés pendant la pandémie. Une explication qui a déjà été donnée lors d'une réunion de la commission de la Mobilité et des Travaux publics en date du 28 août 2022 par le Ministre François Bausch. En outre, le chiffre des passagers est de nouveau à la hausse. Il n'est pas encore au niveau de 2019, mais atteint actuellement environ 85%. Au niveau des vols business/vols d'affaires, l'activité reste encore bien en dessous des chiffres d'avant-crise.

Monsieur le Ministre informe encore que Luxair a l'intention de se séparer du Cargocenter après presque 50 ans d'activité. Un nouvel opérateur est cherché pour le traitement du fret au Findel, après que le conseil d'administration de Luxair a pris la décision en mai 2022 de ne plus participer à l'appel d'offres

public lancé cette année. À notre dans ce contexte que le centre de fret devra être modernisé pour un montant de plusieurs centaines de millions.

S'y ajoute que les opérateurs du handling des passagers et du fret doivent faire l'objet d'un nouvel appel d'offres conformément à la réglementation européenne en vigueur.

Celui-ci prendra fin au 1<sup>er</sup> janvier 2023 et non pas dans l'immédiat. Ceci vaut également pour la fin du gel des salaires. Des solutions ont entre-temps été trouvées pour la majorité des personnes qui se trouvent en prêt temporaire de main-d'œuvre ajoute le Ministre. La situation des autres personnes devra se préciser jusqu'à la fin de l'année.

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

Monsieur le député Marc Spautz (CSV) aimerait savoir si le lancement de l'appel d'offres public, pour ce qui est des opérateurs du handling des passagers et du fret, aura également des conséquences directes sur l'emploi voire le personnel de la Luxair employé dans ce secteur.

En outre, l'orateur souhaite recevoir plus de détails quant aux délais envisagés pour la suppression du plan de maintien dans l'emploi (PME) en place depuis 2020.

Pour ce qui est du dialogue social, il se demande encore si la commission parlementaire sera tenue au courant du suivi, ou si les groupes parlementaires doivent s'adresser directement aux partenaires sociaux en vue de recevoir un rapport sur l'évolution.

Monsieur le Ministre indique ne pas vouloir traiter ce volet sur le plan politique, étant donné qu'il s'agit d'une matière à régler en interne, i.e. lors de négociations entre la direction de l'entreprise et les partenaires sociaux. Les groupes politiques sont néanmoins libres de contacter les partenaires sociaux. L'orateur précise que le Gouvernement n'a pas l'intention de se mêler dans les différends internes au sein de la compagnie Luxair puisque cela relève de la compétence des organes internes, et notamment des organes de médiation.

En ce qui concerne la prescription du plan de maintien dans l'emploi, celui-ci prendra fin au 1<sup>er</sup> janvier 2023 et non pas dans l'immédiat. Ceci vaut également pour la fin du gel des salaires.

La commission est encore informée que des solutions ont entre-temps pu être trouvées pour la majorité des personnes qui se trouvent en prêt temporaire de main-d'œuvre.

Monsieur le Ministre informe en outre que le lancement de l'appel d'offres public en vue de trouver un nouvel opérateur de handling des passagers et du fret n'aura probablement pas de conséquences directes sur l'emploi voire le personnel de la Luxair. L'orateur tient encore à préciser dans ce contexte que 80 % du volume dans le Cargocenter provient de la Cargolux. Il est par conséquent possible que d'autres entreprises trouvent le marché assez intéressant et soumettent une offre.

**5. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

7900/02

**N° 7900<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

## **PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

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

(29.9.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente-Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

\*

#### **I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 18 octobre 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact et de textes coordonnés.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Lors de la réunion du 7 juillet 2022, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Madame Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice du projet de loi.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 29 septembre 2022.

\*

## II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi n°7900 poursuit quatre objectifs :

- 1) Il vise tout d'abord à modifier et à compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 pour la rendre conforme aux exigences découlant de plusieurs traités internationaux issus des travaux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») visant à renforcer le cadre juridique international relatif à la sûreté de l'aviation civile et récemment ratifiés par le Luxembourg. Il s'agit de la Convention de Beijing (Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, du 10 septembre 2010), du Protocole de Montréal (Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963, du 4 avril 2014) et du Protocole additionnel de Beijing (Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970, du 10 septembre 2010), qui furent ratifiés par trois lois séparées datées au 31 mai 2021 (dossiers parlementaires PL 7560, PL 7561 et PL 7562). Il s'agit d'introduire les infractions ou parties des obligations issues des trois traités susmentionnés non encore couvertes par le droit pénal commun ou d'autres textes européens ou nationaux en matière de sûreté de l'aviation civile.
- 2) Ensuite, il entend moderniser et adapter les dispositions pénales prévues par le cadre légal national de l'aviation civile aux évolutions du droit pénal général. Ces adaptations au niveau de la qualification des infractions et du montant des seuils des peines pénales aux dispositions actuelles du code pénal s'avèrent nécessaires du fait que les dispositions existantes n'ont pas été modifiées depuis le texte d'origine et ne sont donc plus d'actualité. Par ailleurs, il est procédé à l'introduction d'une nouvelle infraction concernant le bagage abandonné, qui constitue de plus en plus un problème au niveau de la sécurité de l'aéroport de Luxembourg.
- 3) En troisième lieu, il étend le champ d'application de certaines dispositions de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne à la zone délimitée de l'aéroport, garantissant ainsi un meilleur niveau de sûreté et de sécurité de l'aéroport de Luxembourg. Le projet de loi est également intimement lié au projet de règlement grand-ducal relatif aux avertissements taxés prévus dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.
- 4) Enfin, en quatrième lieu, il entend clarifier certains aspects de la coopération entre l'aéroport, respectivement l'exploitant de l'aéroport, et le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (ci-après « CGDIS »). Ainsi, deux articles à modifier prévoient actuellement que le CGDIS opère le Service d'incendie et de sauvetage pour le compte de l'ANA. Or, compte tenu de la réglementation sur la gestion des aérodromes qui prévoit que les services d'incendie et de sauvetage sont de la compétence de l'exploitant d'aérodrome, il y a lieu de formaliser ce principe dans la loi. Pour ce faire, il est nécessaire de modifier à la fois la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne et la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, ainsi que l'accord entre l'Administration de la navigation aérienne et le CGDIS qui dispose que le CGDIS opère le service d'incendie et de sauvetage de l'aéroport de Luxembourg pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne.

D'un point de vue budgétaire, la loi susmentionnée du 27 mars 2018 prévoit que les dépenses relatives au service d'incendie et de sauvetage sont prises en charge exclusivement par l'État. Ce principe restera en vigueur et ne sera pas modifié. Actuellement, le financement est effectué par le biais de l'ANA, qui rembourse les frais du CGDIS. La présente modification législative permettra de faciliter le financement, alors que les frais du CGDIS concernant le service d'incendie et de sauvetage seront inscrits en tant que tels dans le budget de l'État à la section dédiée à l'aéroport et les transports aériens.

### Historique du cadre juridique international

Tout comme les lois de ratification du 31 mai 2021, le présent projet de loi fait partie des efforts de rénovation du cadre juridique international en matière de sûreté aérienne, engagés après les attentats du 11 septembre 2001.

Élaboré dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) – créée par la Convention de Chicago (1944) – le cadre juridique international en matière de sûreté aérienne fut

renforcé graduellement avec la survenance d'actes de violence et de terrorisme commis contre des aéronefs ou à bord d'aéronefs.

À partir de la fin des années 1960, l'aviation civile se voit confrontée à une multiplication rapide des actes de violence ou de terrorisme contre les aéronefs tels que des détournements, des prises d'otage ou des destructions d'avions. Le nombre de détournements d'avion, qui était encore de 32 en 1968, passera ainsi à 80 en 1969 et à plus de 90 en 1970.

Afin de réagir à cette évolution et afin de promouvoir la sûreté de l'aviation civile internationale, trois grandes conventions furent élaborées dans les années 1960 :

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

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

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

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

La Convention de Montréal de 1971 et son protocole complémentaire de 1988 furent modernisés et consolidés sous forme d'une nouvelle convention pour la répression des actes dirigés contre l'aviation civile internationale, la « Convention de Beijing » de 2010, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 et un protocole complémentaire, dit « Protocole de Beijing » de 2010. Par cette modernisation, le champ des infractions réprimées au titre d'activités et d'actes liés au terrorisme aérien de la Convention de Montréal fut élargi non seulement à l'usage des aéronefs en tant qu'arme, mais aussi à l'usage d'armes ou de matières dangereuses NBC (nucléaires, biologiques et chimiques) à bord des aéronefs ainsi qu'à leur prolifération. Enfin, le Protocole de Beijing élargit la portée de la Convention de La Haye notamment en y incluant désormais les détournements effectués au moyen de technologies modernes.

Les efforts de la communauté internationale ont également porté sur le renforcement de la Convention de Tokyo et de son dispositif relatif aux comportements indisciplinés à bord des aéronefs. Ces efforts ont donné lieu à l'adoption d'un protocole relatif aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, c'est-à-dire le Protocole de Montréal de 2014.

\*

### III. AVIS

#### Avis du Conseil d'Etat (01.04.2021)

Nonobstant de nombreuses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État n'a formulé des remarques quant au fond qu'à l'encontre de quatre des dix-huit articles que comporte le projet de loi dans sa version initiale et n'a émis aucune opposition formelle.

\*



## VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Intitulé*

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 qu'il convient d'ajouter un deux-points après les termes « portant modification de ». Au sein des énumérations, chaque élément se termine par un point-virgule et le terme « et » est à omettre comme étant superfétatoire.

Afin de tenir compte des observations légistiques du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé de modifier l'intitulé comme suit :

« Projet de loi portant modification de : 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ~~et~~ ; 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, ~~et~~ ; 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne. »

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

Afin d'augmenter la lisibilité du texte, et notamment sa compréhension pour le justiciable dans son application quotidienne, le Conseil d'État propose à l'endroit de l'article 3 du projet de loi, de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 31 janvier 1948 par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

La commission parlementaire a décidé de retenir la proposition du Conseil d'État de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne afin d'augmenter la lisibilité du texte par l'ajout d'un nouvel article 1<sup>er</sup> dans le projet de loi. Cette mesure est donc destinée à rendre le texte plus compréhensible pour le justiciable dans son application quotidienne.

Les articles subséquents ont par conséquent été renumérotés.

### *Ancien article 1<sup>er</sup> – nouvel article 2*

L'ancien article 1<sup>er</sup> (nouvel article 2) a pour objet de modifier l'article 12 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, s'agissant toujours du texte d'origine et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal.

Le Conseil d'État relève dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 que la peine prévue par le projet de loi ne modifie pas la nature de la peine actuellement prévue, qui est également contraventionnelle et non, comme l'indiquent les auteurs, délictuelle. L'article sous examen ne donne pas lieu à d'autres observations de la part du Conseil d'État.

Afin de faire droit aux propositions légistiques du Conseil d'État dans ses observations générales, la commission a décidé de modifier l'article comme suit :

« **Art. 21<sup>er</sup>.** A l'article 12, ~~première phrase~~ *liminaire*, de la *même* loi ~~modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne~~, les termes « 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 » sont remplacés par les termes « Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros ». »

### *Ancien article 2 – nouvel article 3*

L'ancien article 2 (nouvel article 3) a pour objet de modifier l'article 14 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions du code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Afin de faire droit aux propositions légistiques du Conseil d'État dans ses observations générales, la commission a décidé de modifier l'article comme suit :

« **Art. 32.** L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa premier<sup>1er</sup>, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un mois », et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 250 » ;  
 2° à l'alinéa 2, les termes « de huit jours » sont remplacés par les termes « d'un mois » et le terme « 251 » est remplacé par le terme « 1 000 ». »

*Ancien article 3 – nouvel article 4*

L'ancien article 3 (nouvel article 4) a pour objet de modifier l'article 14**bis** de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. La terminologie en matière d'armes est adaptée à la terminologie des textes européens en matière de sûreté et la notion des articles prohibés dans le cadre de l'aviation civile.

Afin d'augmenter la lisibilité du texte, et notamment sa compréhension pour le justiciable dans son application quotidienne, le Conseil d'État, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, propose de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 31 janvier 1948 par un nouvel alinéa, libellé comme suit : « Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

Afin de faire droit à la suggestion du Conseil d'État, la commission a décidé d'insérer un nouvel article 1<sup>er</sup> afin de définir les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques ».

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, à l'article 14**bis**, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, dans sa nouvelle teneur proposée, signale qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 251 à 12 500 euros ». Par ailleurs, l'adjectif « communautaire » est à bannir des textes normatifs et il y a dès lors lieu de recourir systématiquement aux termes « de l'Union européenne ».

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 43.** A l'article 14**bisbis**, paragraphe 1<sup>er</sup>premier, de la même loi, l'alinéa 1<sup>er</sup>premier est remplacé par le texte suivant :

« Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit 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, dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire de l'Union européenne. » »

*Ancien article 4 – nouvel article 5*

L'ancien article 4 (nouvel article 5) a pour objet de modifier l'article 14**ter** de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ainsi, il élargit le champ d'application dudit article à la zone délimitée<sup>1</sup>.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État renvoie à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2°, il y a lieu de remplacer la virgule après les termes « des zones délimitées » par le terme « et ».

<sup>1</sup> La zone délimitée est une zone de sûreté aéroportuaire soumise à des règles d'accès et de circulation particulières définies par l'autorité nationale sur base d'une évaluation du risque.

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

- « **Art. 54.** (1) L'article 14~~ter~~~~ter~~, ~~paragraphe premier~~, de la même loi, est modifié comme suit :
- 1° Au paragraphe 1<sup>er</sup> sont apportées les modifications suivantes :*
- 1<sup>o</sup> *a)* à l'alinéa ~~premier~~ *1<sup>er</sup>*, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
  - 2<sup>o</sup> *b)* à l'alinéa 2, les termes « des zones délimitées, *et* » sont insérés entre les termes « sera reconduite en dehors » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé » ;
  - 3<sup>o</sup> *c)* à l'alinéa 3, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
  - 4<sup>o</sup> *d)* à l'alinéa 4, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
  - 5<sup>o</sup> *e)* à l'alinéa 5, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « titulaires de laissez-passer journaliers » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».
- (2) L'article 14~~ter~~, ~~paragraphe 2~~, de la même loi, est modifié comme suit :
- 2° Au paragraphe 2 sont apportées les modifications suivantes :*
- 1<sup>o</sup> *a)* à l'alinéa *1<sup>er</sup>* ~~premier~~, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « Tout conducteur d'un véhicule pénétrant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
  - 2<sup>o</sup> *b)* à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
  - 3<sup>o</sup> *c)* à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « et circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».
- (3) A l'article 14~~ter~~, ~~paragraphe 3~~, de la même loi,
- 3° Au paragraphe 3*, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ». »

#### *Ancien article 5 – nouvel article 6*

L'ancien article 5 (nouvel article 6) a pour objet de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par l'ajout d'un nouvel article 14~~quater~~ introduisant une nouvelle infraction pénale concernant le bagage abandonné.

Le Conseil d'État suggère, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, dans un souci de lisibilité du texte, de le reformuler comme suit : « Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

L'article sous examen n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que l'article sous examen est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 5.** Après l'article 14~~ter~~ de la même loi, il est inséré un article 14~~quater~~ nouveau, libellé comme suit : « Art. 14~~quater~~. [...] ». »

Dans un souci de lisibilité du texte et afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

**Art. 65.** ~~A la suite de~~ *Après* l'article 14~~ter~~~~ter~~, de la même loi, il est inséré un ~~ajouté un~~ ~~nouvel~~ article 14~~quater~~~~quater~~ *quater nouveau*, libellé comme suit :

« **Art. 14~~quater~~quater.** Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne ~~et entraînant~~ »

l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

*Ancien article 6 – nouvel article 7*

L'ancien article 6 (nouvel article 7) a pour objet de modifier l'article 24<sup>ter</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Quant à la forme et afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

**Art. 76.** A l'article 24~~ter~~, paragraphe 1<sup>er</sup>~~er~~<sup>premier</sup>, de la même loi, les termes « 14, » sont supprimés et les termes « , 14~~quater~~<sup>quater</sup> » sont insérés entre les termes « 14~~ter~~ » et les termes « et 24~~bis~~<sup>bis</sup> ».

*Ancien article 7 – nouvel article 8*

L'ancien article 7 (nouvel article 8) a pour objet de modifier l'article 28<sup>bis</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. L'article 28<sup>bis</sup> est actualisé et adapté sur base des dispositions actuelles de l'article 12 du code de la route.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État renvoie à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives. Au paragraphe 3, à l'article 28<sup>bis</sup>, paragraphe 3, alinéa 2, troisième phrase, dans sa nouvelle teneur proposée, le Conseil d'État signale que les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif.

Partant il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ». À la quatrième phrase, il y a lieu d'entourer les termes « à titre de preuve contraire » de virgules. Au paragraphe 4, point 2<sup>o</sup>, il est précisé que le terme « précitée » est à introduire entre la nature et la date de l'acte en question et le terme « modifiée » est à omettre même si l'acte a déjà fait l'objet de modifications. Cette observation vaut également pour le paragraphe 6, à l'article 28<sup>bis</sup>, paragraphe 4, alinéa 4, dans sa nouvelle teneur proposée.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 87.** L'article 28 ~~bis~~ de la même loi est modifié comme suit :

(1) A l'article ~~28bis~~, paragraphe ~~premier~~, de la même loi,

1<sup>o</sup> Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

(2) A l'article ~~28bis~~,

2<sup>o</sup> Au paragraphe 2, alinéa 2, ~~de la même loi~~, les termes « des zones délimitées, » sont insérés entre les termes « à l'intérieur » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ».

(3) A l'article ~~28bis~~,

3<sup>o</sup> Au paragraphe 3 ~~de la même loi~~, sont apportées les modifications suivantes :

a) l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Le membre de la police 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. »

(4) ~~L'article 28bis, paragraphe 3,~~

b) ~~à l'alinéa 7, de la même loi, est modifié comme suit : 1° les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ; *et* 2° les termes « selon les modalités qui précèdent » sont remplacés par les termes « par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi précitée modifiée du 14 février 1955 précitée ».~~

(5) ~~A l'article 28bis,~~

4° ~~Au paragraphe 4, sont apportées les modifications suivantes :~~

a) ~~à l'alinéa 1<sup>er</sup> premier, de la même loi, le tableau est remplacé par le tableau suivant :~~

«

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylcgonine	25

»

(6) ~~A l'article 28bis, paragraphe 4, de la même loi,~~

b) ~~l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :~~

« Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7, de la loi précitée modifiée du 14 février 1955 précitée. »

(7) ~~A l'article 28bis, paragraphe 4,~~

c) ~~à l'alinéa 6, de la même loi, les termes « d'une substance prévue » sont remplacés par les termes « d'une des substances prévues ».~~

(8) ~~A l'article 28bis, paragraphe 4,~~

d) ~~à l'alinéa 7, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».~~

(9) ~~A l'article 28bis, paragraphe 4,~~

e) ~~à l'alinéa 8, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».~~

(10) ~~L'article 28bis, paragraphe 4,~~

f) ~~à l'alinéa 9, de la même loi, est modifié comme suit : 1° à la première phrase, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures, et » et~~

les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ; ~~2<sup>o</sup> la première~~ et la phrase est complétée in fine par les termes « , même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident ».

(11) A l'article 28bis, paragraphe 4,

g) à l'alinéa 12, ~~de la même loi~~, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « l'accès et la circulation » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

(12) A l'article 28bis,

5° Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup> ~~premier, de la même loi~~, les termes « soit aux tests standardisés » sont remplacés par les termes « soit à la batterie de tests standardisés ».

(13) A l'article 28bis,

6° Au paragraphe 6, ~~de la même loi~~, les termes « , les zones délimitées » sont insérés entre les termes « l'aéronef » et les termes « ou les zones de sûreté à accès réglementé ». »

#### *Ancien article 8 – nouvel article 9*

L'ancien article 8 (nouvel article 9) a pour objet de modifier l'article 29 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante : « À l'article 29 de la même loi, il est ajouté un alinéa 2 nouveau, libellé comme suit : ».

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 98.** A l'article 29, de la même loi, il est ajouté un ~~nouvel~~ alinéa 2 nouveau libellé comme suit :

« Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement :

- 1° libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 2° utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 3° utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement. » »

#### *Ancien article 9 – nouvel article 10*

L'ancien article 9 (nouvel article 10) a pour objet de modifier l'article 30 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime qu'à l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. À la phrase liminaire, il y a lieu de supprimer les virgules. Cette observation vaut également pour les articles 11, phrase liminaire, 13, phrase liminaire, et 14, phrase liminaire.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 109.** L'article 30, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 30.** Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 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 :

- 1° des munitions ou du matériel de guerre ;
- 2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;
- 3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ; ou
- 4° tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions. » »

*Ancien article 10 – nouvel article 11*

L'ancien article 10 (nouvel article 11) a pour objet de modifier l'article 31 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, les dispositions de l'article 31 datent de 1978 et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal et de procéder au remplacement des dispositions non conformes au code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1140.** L'article 31 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° au paragraphe 1<sup>er</sup> premier, sont ajoutés à la suite du terme « réclusion » les termes « de cinq à dix ans » ;
- 2° au paragraphe 2, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 3° au paragraphe 3, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 4° au paragraphe 4, les termes « puni de mort » sont remplacés par les termes « puni de la réclusion à vie ». »

*Ancien article 11 – nouvel article 12*

L'ancien article 11 (nouvel article 12) a pour objet de modifier l'article 31-1 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1211.** L'article 31-1, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° le paragraphe 1<sup>er</sup> premier est remplacé par le texte suivant :
  - « (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 un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
    - 2° 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

- 3° 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 ; ou
- 4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
- 5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol. » ;
- 2° aux paragraphes 2, 3 et 4, les termes « , 1) et 2) » sont supprimés. »

*Ancien article 12 (nouvel article 13)*

L'ancien article 12 (nouvel article 13) a pour objet de modifier l'article 33 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ici à nouveau, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions actuelles du code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1312.** A l'article 33, alinéa 2, de la même loi, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un an » et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 000 ». »

*Ancien article 13 – nouvel article 14*

L'ancien article 13 (nouvel article 14) a pour objet de modifier l'article 37 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui énonce les règles définissant la compétence des tribunaux luxembourgeois pour connaître des infractions prévues par ladite loi.

Le Conseil d'État, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, note qu'il y a lieu de faire abstraction de la mention de l'article 7-5 du Code de procédure pénale, qui n'a pas trait à des règles de compétence, mais à la prise en considération par le droit national luxembourgeois de condamnations définitives prononcées à l'étranger.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant l'article 7-5 du Code de procédure pénale, la commission a décidé d'en faire abstraction.

La commission a également décidé de tenir compte des observations légistiques du Conseil d'État. L'article sous examen est par conséquent modifié comme suit :

« **Art. 1413.** L'article 37, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

« 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.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les présentes dispositions relatives à la compétence territoriale s'appliquent sans préjudice des articles 5 à 7-54 du Code de procédure pénale.

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. » »

*Ancien article 14 – nouvel article 15*

L'ancien article 14 (nouvel article 15) a pour objet de modifier l'article 39 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.



L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

- « **Art. 1514.** L'article 39, de la même loi, est modifié comme suit :
- 1° à l'alinéa 1<sup>er</sup> premier,
- a) les termes « et les agents » sont insérés entre les termes « Les officiers » et les termes « de police judiciaire » ;
- b) les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « leur responsabilité » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « faire procéder » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 3° à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « de rester » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ». »

*Ancien article 15 – nouvel article 16*

L'ancien article 15 (nouvel article 16) a pour objet de modifier l'article 39<sup>quater</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État signale qu'il y a lieu d'écrire « aéroport de Luxembourg ».

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission a décidé de modifier l'article sous examen comme suit :

- « **Art. 1615.** A l'article 39<sup>quaterquater</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> premier, alinéa 2, de la même loi, les termes « aux zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « missions de contrôle des accès » et les termes « aux zones à accès réglementé de l'Aéroport aéroport de Luxembourg ». »

*Anciens articles 16 et 17 (nouveaux articles 17 et 18)*

Les deux articles à modifier prévoient que le CGDIS opère le Service d'incendie et de sauvetage pour le compte de l'ANA. Or, compte tenu de la réglementation sur la gestion des aérodromes qui prévoit que les services d'incendie et de sauvetage sont de la compétence de l'exploitant d'aérodrome, il y a lieu de formaliser ce principe dans la loi et de modifier les articles 4 et 89 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile.

Les articles sous examen ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, ni quant au fond, ni quant à la forme.

*Ancien article 18 – nouvel article 19*

Il y a lieu de rayer de la liste des missions de l'ANA l'intervention en cas d'accident ou d'incident à l'aéroport, alors que cette tâche est assurée par le CGDIS. Ceci permet de clarifier les missions de chaque entité.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, ni quant au fond, ni quant à la forme.

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7900 dans la teneur qui suit :

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

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

#### Chapitre 1<sup>er</sup> – Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré après l'alinéa 6 un alinéa 7 nouveau, libellé comme suit :

« Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

**Art. 2.** A l'article 12, phrase liminaire, de la même loi, les termes « 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 » sont remplacés par les termes « Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros ».

**Art. 3.** L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un mois », et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 250 » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « de huit jours » sont remplacés par les termes « d'un mois » et le terme « 251 » est remplacé par le terme « 1 000 ».

**Art. 4.** A l'article 14<sup>bis</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la même loi, l'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

« Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit 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, dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit de l'Union européenne. »

**Art. 5.** L'article 14<sup>ter</sup> de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup> sont apportées les modifications suivantes :

- a) à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- b) à l'alinéa 2, les termes « des zones délimitées et » sont insérés entre les termes « sera reconduite en dehors » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé » ;
- c) à l'alinéa 3, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;

- d) à l'alinéa 4, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- e) à l'alinéa 5, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « titulaires de laissez-passer journaliers » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

2° Au paragraphe 2 sont apportées les modifications suivantes :

- a) à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « Tout conducteur d'un véhicule pénétrant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- b) à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- c) à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « et circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

3° Au paragraphe 3, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

**Art. 6.** Après l'article 14<sup>ter</sup>, de la même loi, il est inséré un article 14<sup>quater</sup> nouveau, libellé comme suit :

« Art. 14<sup>quater</sup>. Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

**Art. 7.** A l'article 24<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la même loi, les termes « 14, » sont supprimés et les termes « , 14<sup>quater</sup> » sont insérés entre les termes « 14<sup>ter</sup> » et les termes « et 24<sup>bis</sup> ».

**Art. 8.** L'article 28<sup>bis</sup> de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

2° Au paragraphe 2, alinéa 2, les termes « des zones délimitées, » sont insérés entre les termes « à l'intérieur » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ».

3° Au paragraphe 3 sont apportées les modifications suivantes :

a) l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. 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. »

b) à l'alinéa 7, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » et les termes « selon les modalités qui précèdent » sont remplacés par les termes « par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 ».

4° Au paragraphe 4 sont apportées les modifications suivantes :

a) à l'alinéa 1<sup>er</sup> le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylcgonine	25

»

b) l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :

« Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955. »

c) à l'alinéa 6, les termes « d'une substance prévue » sont remplacés par les termes « d'une des substances prévues ».

d) à l'alinéa 7, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

e) à l'alinéa 8, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

f) à l'alinéa 9, première phrase, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures, et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » et la phrase est complétée in fine par les termes « , même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident ».

g) à l'alinéa 12, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « l'accès et la circulation » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

5° Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « soit aux tests standardisés » sont remplacés par les termes « soit à la batterie de tests standardisés ».

6° Au paragraphe 6, les termes « , les zones délimitées » sont insérés entre les termes « l'aéronef » et les termes « ou les zones de sûreté à accès réglementé ».

**Art. 9.** A l'article 29 de la même loi, il est ajouté un alinéa 2 nouveau libellé comme suit :

« Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement :

1° libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

2° utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement. »

**Art. 10.** L'article 30 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 30. Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 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 :

- 1° des munitions ou du matériel de guerre ;
- 2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;
- 3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ; ou
- 4° tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions. »

**Art. 11.** L'article 31 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° au paragraphe 1<sup>er</sup>, sont ajoutés à la suite du terme « réclusion » les termes « de cinq à dix ans » ;
- 2° au paragraphe 2, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 3° au paragraphe 3, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 4° au paragraphe 4, les termes « puni de mort » sont remplacés par les termes « puni de la réclusion à vie ».

**Art. 12.** L'article 31-1 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

« (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 un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
- 2° 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
- 3° 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 ; ou
- 4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
- 5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol. » ;

- 2° aux paragraphes 2, 3 et 4, les termes « , 1) et 2) » sont supprimés.

**Art. 13.** A l'article 33, alinéa 2, de la même loi, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un an » et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 000 ».

**Art. 14.** L'article 37 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 37. 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.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur

préssumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les présentes dispositions relatives à la compétence territoriale s'appliquent sans préjudice des articles 5 à 7-4 du Code de procédure pénale.

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. »

**Art. 15.** L'article 39, de la même loi est modifié comme suit :

1° à l'alinéa 1<sup>er</sup>,

a) les termes « et les agents » sont insérés entre les termes « Les officiers » et les termes « de police judiciaire » ;

b) les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « leur responsabilité » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;

2° à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « faire procéder » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;

3° à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « de rester » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

**Art. 16.** A l'article 39<sup>quater</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la même loi, les termes « aux zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « missions de contrôle des accès » et les termes « aux zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

### **Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile**

**Art. 17.** A l'article 4 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, les termes « Administration de la navigation aérienne » sont remplacés par ceux de « exploitant de l'aérodrome ».

**Art. 18.** A l'article 89, alinéas 1<sup>er</sup> et 4 de la même loi, les termes « Administration de la navigation aérienne » sont remplacés par ceux de « exploitant de l'aérodrome ».

### **Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

**Art. 19.** A l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, la lettre i) est supprimée.

Luxembourg, le 29 septembre 2022

*La Présidente - Rapportrice,*  
Chantal GARY







Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

# Bulletin de vote 1 - projet de loi N°7900

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 18/10/2022 16:19:45

Scrutin: 1

Vote: PL 7900 Navigation aérienne

Description: Projet de loi - Projet de loi 7900

Président: M. Etgen Fernand

Secrétaire A: M. Scheeck Laurent

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	58	0	0	58
Procuration:	2	0	0	2
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nank	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Margue Elisabeth	Oui	
M. Mischo Georges	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

## déi gréng

Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui		M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
Mme Thill Jessie	Oui				

## DP

M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Graas Gusty)

## LSAP

Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. Weber Carlo	Oui	

## déi Lénk

Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	
----------------------	-----	--	-----------------------	-----	--

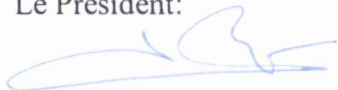
## Piraten

M. Clement Sven	Oui	(M. Goergen Marc)	M. Goergen Marc	Oui	
-----------------	-----	-------------------	-----------------	-----	--

## ADR

M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	

Le Président:



Le Secrétaire général:



# Texte voté - projet de loi N°7900



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

**PROJET DE LOI**

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

\*

**Chapitre 1<sup>er</sup> – Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré après l'alinéa 6 un alinéa 7 nouveau, libellé comme suit :

« Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

**Art. 2.** A l'article 12, phrase liminaire, de la même loi, les termes « 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 » sont remplacés par les termes « Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros ».

**Art. 3.** L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un mois », et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 250 » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « de huit jours » sont remplacés par les termes « d'un mois » et le terme « 251 » est remplacé par le terme « 1 000 ».

**Art. 4.** A l'article 14*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la même loi, l'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

« Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit 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, dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit de l'Union européenne. »

**Art. 5.** L'article 14ter de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup> sont apportées les modifications suivantes :

- a) à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- b) à l'alinéa 2, les termes « des zones délimitées et » sont insérés entre les termes « sera reconduite en dehors » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé » ;
- c) à l'alinéa 3, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- d) à l'alinéa 4, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- e) à l'alinéa 5, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « titulaires de laissez-passer journaliers » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

2° Au paragraphe 2 sont apportées les modifications suivantes :

- a) à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « Tout conducteur d'un véhicule pénétrant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- b) à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- c) à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « et circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

3° Au paragraphe 3, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

**Art. 6.** Après l'article 14ter, de la même loi, il est inséré un article 14quater nouveau, libellé comme suit :

« Art. 14quater. Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

**Art. 7.** A l'article 24ter, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la même loi, les termes « 14, » sont supprimés et les termes « , 14quater » sont insérés entre les termes « 14ter » et les termes « et 24bis ».

**Art. 8.** L'article 28bis de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

2° Au paragraphe 2, alinéa 2, les termes « des zones délimitées, » sont insérés entre les termes « à l'intérieur » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ».

3° Au paragraphe 3 sont apportées les modifications suivantes :

a) l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils

sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. 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. »

b) à l'alinéa 7, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » et les termes « selon les modalités qui précèdent » sont remplacés par les termes « par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 ».

4° Au paragraphe 4 sont apportées les modifications suivantes :

a) à l'alinéa 1<sup>er</sup> le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

<b>Substance</b>	<b>Taux (ng/mL)</b>
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

»

b) l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :

« Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955. »

c) à l'alinéa 6, les termes « d'une substance prévue » sont remplacés par les termes « d'une des substances prévues ».

d) à l'alinéa 7, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

e) à l'alinéa 8, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

f) à l'alinéa 9, première phrase, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures, et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » et la phrase est complétée in fine par les termes « , même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident ».

g) à l'alinéa 12, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « l'accès et la circulation » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

5° Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « soit aux tests standardisés » sont remplacés par les termes « soit à la batterie de tests standardisés ».

6° Au paragraphe 6, les termes « , les zones délimitées » sont insérés entre les termes « l'aéronef » et les termes « ou les zones de sûreté à accès réglementé ».

**Art. 9.** A l'article 29 de la même loi, il est ajouté un alinéa 2 nouveau libellé comme suit :

« Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement :

- 1° libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 2° utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement. »

**Art. 10.** L'article 30 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 30. Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 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 :

- 1° des munitions ou du matériel de guerre ;
- 2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;
- 3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ; ou
- 4° tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions. »

**Art. 11.** L'article 31 de la même loi est modifié comme suit :



- 1° au paragraphe 1<sup>er</sup>, sont ajoutés à la suite du terme « réclusion » les termes « de cinq à dix ans » ;
- 2° au paragraphe 2, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 3° au paragraphe 3, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 4° au paragraphe 4, les termes « puni de mort » sont remplacés par les termes « puni de la réclusion à vie ».

**Art. 12.** L'article 31-1 de la même loi est modifié comme suit :

1° le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

« (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 un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
- 2° 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
- 3° 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 ; ou
- 4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
- 5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol. » ;

2° aux paragraphes 2, 3 et 4, les termes « , 1) et 2) » sont supprimés.

**Art. 13.** A l'article 33, alinéa 2, de la même loi, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un an » et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 000 ».

**Art. 14.** L'article 37 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 37. 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.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les présentes dispositions relatives à la compétence territoriale s'appliquent sans préjudice des articles 5 à 7-4 du Code de procédure pénale.

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. »

**Art. 15.** L'article 39, de la même loi est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa 1<sup>er</sup>,
  - a) les termes « et les agents » sont insérés entre les termes « Les officiers » et les termes « de police judiciaire » ;
  - b) les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « leur responsabilité » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « faire procéder » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 3° à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « de rester » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

**Art. 16.** A l'article 39<sup>quater</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la même loi, les termes « aux zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « missions de contrôle des accès » et les termes « aux zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

## **Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile**

**Art. 17.** A l'article 4 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, les termes « Administration de la navigation aérienne » sont remplacés par ceux de « exploitant de l'aérodrome ».

**Art. 18.** A l'article 89, alinéas 1<sup>er</sup> et 4 de la même loi, les termes « Administration de la navigation aérienne » sont remplacés par ceux de « exploitant de l'aérodrome ».

## **Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

**Art. 19.** A l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, la lettre i) est supprimée.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés  
en sa séance publique du 18 octobre 2022

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

7900/03

**N° 7900<sup>3</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

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

(25.10.2022)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 18 octobre 2022 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 18 octobre 2022 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 1<sup>er</sup> avril 2022 ;

*se déclare d'accord*

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

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 19 votants, le 25 octobre 2022.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

# Mémorial A N° 682 de 2022

**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.**

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 18 octobre 2022 et celle du Conseil d'État du 25 octobre 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

**Chapitre 1<sup>er</sup> – Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

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

À l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré après l'alinéa 6 un alinéa 7 nouveau, libellé comme suit :

« Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

**Art. 2.**

À l'article 12, phrase liminaire, de la même loi, les termes « 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 » sont remplacés par les termes « Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros ».

**Art. 3.**

L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un mois », et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 250 » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « de huit jours » sont remplacés par les termes « d'un mois » et le terme « 251 » est remplacé par le terme « 1 000 ».

**Art. 4.**

À l'article 14<sup>bis</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la même loi, l'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

« Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit 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, dans une zone

délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit de l'Union européenne. »

#### Art. 5.

L'article 14<sup>ter</sup> de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup> sont apportées les modifications suivantes :

- a) à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- b) à l'alinéa 2, les termes « des zones délimitées et » sont insérés entre les termes « sera reconduite en dehors » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé » ;
- c) à l'alinéa 3, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- d) à l'alinéa 4, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- e) à l'alinéa 5, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « titulaires de laissez-passer journaliers » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

2° Au paragraphe 2 sont apportées les modifications suivantes :

- a) à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « Tout conducteur d'un véhicule pénétrant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- b) à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- c) à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « et circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

3° Au paragraphe 3, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

#### Art. 6.

Après l'article 14<sup>ter</sup>, de la même loi, il est inséré un article 14<sup>quater</sup> nouveau, libellé comme suit :

«

Art. 14<sup>quater</sup>.

Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police.

»

#### Art. 7.

À l'article 24<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la même loi, les termes « 14, » sont supprimés et les termes « , 14<sup>quater</sup> » sont insérés entre les termes « 14<sup>ter</sup> » et les termes « et 24<sup>bis</sup> ».

#### Art. 8.

L'article 28<sup>bis</sup> de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

2° Au paragraphe 2, alinéa 2, les termes « des zones délimitées, » sont insérés entre les termes « à l'intérieur » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ».

3° Au paragraphe 3 sont apportées les modifications suivantes :

- a) l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à



l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. 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. »

b) à l'alinéa 7, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » et les termes « selon les modalités qui précèdent » sont remplacés par les termes « par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 ».

4° Au paragraphe 4 sont apportées les modifications suivantes :

a) à l'alinéa 1<sup>er</sup> le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

Substance	Taux (ng/mL)
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylcgonine	25

»

b) l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :

« Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955. »

c) à l'alinéa 6, les termes « d'une substance prévue » sont remplacés par les termes « d'une des substances prévues ».

d) à l'alinéa 7, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

e) à l'alinéa 8, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

f) à l'alinéa 9, première phrase, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures, et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » et la phrase est complétée in fine par les termes « , même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident ».

g) à l'alinéa 12, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « l'accès et la circulation » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

5° Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « soit aux tests standardisés » sont remplacés par les termes « soit à la batterie de tests standardisés ».

6° Au paragraphe 6, les termes « , les zones délimitées » sont insérés entre les termes « l'aéronef » et les termes « ou les zones de sûreté à accès réglementé ».

#### Art. 9.

À l'article 29 de la même loi, il est ajouté un alinéa 2 nouveau libellé comme suit :

« Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement :

1° libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

2° utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;

utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement. »

#### Art. 10.

L'article 30 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

«

##### Art. 30.

Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 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 :

1° des munitions ou du matériel de guerre ;

2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;

3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ; ou

4° tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions. »

#### Art. 11.

L'article 31 de la même loi est modifié comme suit :

1° au paragraphe 1<sup>er</sup>, sont ajoutés à la suite du terme « réclusion » les termes « de cinq à dix ans » ;

2° au paragraphe 2, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;

3° au paragraphe 3, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;

4° au paragraphe 4, les termes « puni de mort » sont remplacés par les termes « puni de la réclusion à vie ».

#### Art. 12.

L'article 31-1 de la même loi est modifié comme suit :

1° le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

« (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 un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
- 2° 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
- 3° 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 ; ou
- 4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
- 5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol. » ;

2° aux paragraphes 2, 3 et 4, les termes « , 1) et 2) » sont supprimés.

#### **Art. 13.**

À l'article 33, alinéa 2, de la même loi, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un an » et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 000 ».

#### **Art. 14.**

L'article 37 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

«

##### Art. 37.

Les infractions commises à bord d'un aéronef luxembourgeois privé ou d'État 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.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les présentes dispositions relatives à la compétence territoriale s'appliquent sans préjudice des articles 5 à 7-4 du Code de procédure pénale.

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.

»

#### **Art. 15.**

L'article 39, de la même loi est modifié comme suit :

1° à l'alinéa 1<sup>er</sup>,

a) les termes « et les agents » sont insérés entre les termes « Les officiers » et les termes « de police judiciaire » ;

b) les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « leur responsabilité » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;

2° à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « faire procéder » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;

3° à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « de rester » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

**Art. 16.**

À l'article 39<sup>quater</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la même loi, les termes « aux zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « missions de contrôle des accès » et les termes « aux zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».

**Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile****Art. 17.**

À l'article 4 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, les termes « Administration de la navigation aérienne » sont remplacés par ceux de « exploitant de l'aérodrome ».

**Art. 18.**

À l'article 89, alinéas 1<sup>er</sup> et 4 de la même loi, les termes « Administration de la navigation aérienne » sont remplacés par ceux de « exploitant de l'aérodrome ».

**Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne****Art. 19.**

À l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, la lettre i) est supprimée.

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

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

Palais de Luxembourg, le 21 novembre 2022.  
**Henri**

---

Doc. parl. 7900 ; sess. ord. 2021-2022 et 2022-2023.

---



# Résumé

**PROJET DE LOI**

**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**

**RESUME**

Le projet de loi n°7900 poursuit quatre objectifs :

- 1) Il vise tout d'abord à modifier et à compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 pour la rendre conforme aux exigences découlant de plusieurs traités internationaux issus des travaux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») visant à renforcer le cadre juridique international relatif à la sûreté de l'aviation civile et récemment ratifiés par le Luxembourg. Il s'agit d'introduire les infractions ou parties des obligations issues de trois traités non encore couvertes par le droit pénal commun ou d'autres textes européens ou nationaux en matière de sûreté de l'aviation civile.
- 2) Ensuite, il entend moderniser et adapter les dispositions pénales prévues par le cadre légal national de l'aviation civile aux évolutions du droit pénal général. Ces adaptations au niveau de la qualification des infractions et du montant des seuils des peines pénales aux dispositions actuelles du code pénal s'avèrent nécessaires du fait que les dispositions existantes n'ont pas été modifiées depuis le texte d'origine et ne sont donc plus d'actualité. Par ailleurs, il est procédé à l'introduction d'une nouvelle infraction concernant le bagage abandonné, qui constitue de plus en plus un problème au niveau de la sécurité de l'aéroport de Luxembourg.
- 3) En troisième lieu, il étend le champ d'application de certaines dispositions de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne à la zone délimitée de l'aéroport, garantissant ainsi un meilleur niveau de sûreté et de sécurité de l'aéroport de Luxembourg.
- 4) Enfin, en quatrième lieu, il entend clarifier certains aspects de la coopération entre l'aéroport, respectivement l'exploitant de l'aéroport, et le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (ci-après « CGDIS »).