

N° 5273<sup>1</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

---

**PROJET DE LOI**

ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) 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,
- 4) la loi 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

\* \* \*

**AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL**

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

(9.2.2004)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous saisir *d'un amendement gouvernemental* au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte de l'amendement avec une note justificative.

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

*Le Ministre aux Relations  
avec le Parlement,*  
François BILTGEN

\*

L'article 1er du „Chapitre 1 – Réglementation de la navigation aérienne“ du projet de loi ayant pour objet de modifier

- 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation aérienne,
- 2) la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport,
- 3) 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,
- 4) la loi 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

est amendé comme suit:

„3°bis Un nouvel article 7bis est inséré, libellé comme suit:

„1. Le personnel de conduite d'avion et d'hélicoptère ainsi que les mécaniciens navigants doivent, en vue de l'exercice de cette activité, justifier de la qualification requise et être titulaires d'une licence.

Les personnes chargées de la formation afférente doivent justifier de la qualification professionnelle requise et être autorisées par la direction de l'aviation civile à effectuer cette formation.

2. Les critères de validité des licences ainsi que les conditions relatives à la qualification et à l'octroi, à la revalidation, au renouvellement, et au retrait ou au refus des licences et autorisations prévues par le paragraphe premier 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.“ “

„3°ter Un nouvel article 11bis est inséré, libellé comme suit:

„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 interne peuvent être publiées en langue anglaise.“ “

\*

## NOTE JUSTIFICATIVE

Le secteur de l'aviation civile est un secteur en forte croissance. Ainsi l'évolution et le développement du transport aérien imposent des adaptations considérables pour tous les acteurs concernés du secteur. Cette évolution touche également le Luxembourg. En effet, il suffit de voir le nombre d'opérateurs aériens établis au Luxembourg, le nombre d'avions immatriculés au Luxembourg, ainsi que le nombre croissant de pilotes volant sur ces avions.

Le volet des licences du personnel navigant se trouve en pleine mutation ce qui ne va pas sans perturber le régime pratiqué jusqu'ici au Luxembourg. En effet, l'aviation civile luxembourgeoise ne connaît que le seul régime des licences de pilote privé et ne dispose pas d'un système aboutissant à la délivrance de licences luxembourgeoises de pilote professionnel ou pilote de ligne, mais recourt à la validation des licences étrangères en reposant sur les structures implantées dans les autres pays.

Selon l'article 32 a) de la Convention de Chicago et l'article 1.2.1 de son Annexe 1 „nul ne pourra exercer des fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité montrant qu'il répond aux spécifications de la présente Annexe et applicable aux fonctions qu'il doit accomplir. Cette licence devra avoir été délivrée par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou avoir été validée par cet Etat si elle a été délivrée par un autre Etat contractant.“

Sur le plan communautaire, le règlement CEE No 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et de procédure administrative dans le domaine de l'aviation civile a créé l'obligation pour les Etats membres „à ce que leurs autorités en matière d'aviation civile satisfassent aux conditions d'adhésion aux JAA“. En date du 11 septembre 1990 les „Arrangements de Chypre“ ont été signés et ont conduit en vue de l'harmonisation européenne à l'élaboration des codes

JAR (Joint Aviation Requirements) par les Autorités conjointes de l'Aviation (JAA – Joint Aviation Authorities), dont le code JAR-FCL (Flight Crew Licensing) traitant des licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, d'hélicoptère et des mécaniciens navigants.

En vue de transposer en notre droit national interne les dispositions du code JAR-FCL, le gouvernement a élaboré un projet de règlement grand-ducal réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. Ce projet a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat en date du 26 mars 2003.

Dans son avis du 13 janvier 2004, le Conseil d'Etat a remarqué qu'„étant donné que l'objet du projet de règlement est la création d'une profession, à savoir celle du personnel de conduite d'avion, cette matière est du domaine de la loi, conformément à l'article 11 de la Constitution“. En effet, les conditions d'accès à la profession de pilote constituent une restriction à la liberté du commerce et de l'industrie, matière étant du domaine réservé de la loi.

Pour éviter que le projet de règlement grand-ducal risque d'encourir la sanction de la non-application prévue par l'article 95 de la Constitution, le gouvernement entend suivre le Conseil d'Etat et tracer les principes directeurs concernant le système national des licences du personnel de conduite d'avion dans une disposition légale.

Afin de satisfaire à la réserve constitutionnelle et dans l'intérêt d'une consultation aisée de la législation, le gouvernement a décidé à compléter la loi de base en matière d'aviation civile, à savoir la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation aérienne. La loi de base de 1948 faisant actuellement l'objet d'une procédure de modification, le projet de loi y relatif ayant été déposé au greffe de la Chambre des Députés en date du 14 janvier 2004, le gouvernement entend mettre à profit la procédure déjà en cours, en complétant le projet de loi sous rubrique par le présent amendement.

Cet amendement poursuit deux objectifs.

Le premier objectif consiste à créer les principes légaux quant à l'accès à la profession de pilote et donc la création de licences professionnelles luxembourgeoises du personnel de conduite d'avion et d'hélicoptère ainsi que quant à la validité des licences et qualifications afférentes.

Le deuxième objectif poursuivi a trait au régime des langues. En effet, les dispositions de la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues ont créé l'obligation pour le gouvernement de traduire les règles internationales en langue française. Dans le domaine de l'aviation, la langue de travail est l'anglais et les règles internationales, rédigées en anglais, doivent être intégrées dans notre législation pour être applicables de façon obligatoire. Le Conseil d'Etat fait remarquer, à juste titre, qu'„une traduction en langue française (...) ne serait pas sans créer des problèmes d'interprétation et risquerait de nuire, le cas échéant, à la sécurité juridique“. Afin de faire droit à cette remarque la deuxième modification prévoit une dérogation à la prédite loi du 24 février 1984 en énonçant la possibilité pour le gouvernement de reprendre en droit national interne les règles techniques en matière aéronautique émises au niveau international, en utilisant à cet effet l'anglais usuellement retenu en la matière.

