

N° 5273<sup>4</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

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL**

(16.4.2004)

Par lettre en date du 22 décembre 2003, notre chambre a été saisie du 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 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.

Un projet d'amendement gouvernemental relatif à ce projet nous est parvenu le 3 février 2003.

En matière de navigation civile, la sécurité et la sûreté des personnes, des biens et des infrastructures sont d'une importance primaire. Le défi consiste à trouver le meilleur compromis entre protection de la vie privée des acteurs sur l'aéroport et les mesures de sécurité et de sûreté à réaliser sur l'aéroport.

**Quant aux modifications de la loi modifiée du 31 janvier 1948  
relative à la réglementation de la navigation aérienne***Ad article 1, point 3bis*

De même que le Conseil d'Etat dans son avis du 13 janvier 2004 sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, notre chambre constate que l'objet de ce règlement est la création d'une profession, domaine réservé à la loi conformément

à l'article 11 de la Constitution. Les dispositions y relatives doivent donc être prises par une loi et non pas par règlement grand-ducal.

*Ad article 1, point 3ter*

Notre chambre s'oppose à la publication en anglais, en droit national interne, des règles internationales en matière aéronautique. Bien que le Conseil d'Etat remarque à juste titre „que la traduction en langue française ne serait pas sans créer des problèmes“, notre chambre est d'avis que pour pouvoir garantir un dialogue social ouvert en matière de sécurité de l'aviation civile, l'effort de traduire les règles techniques dans une langue maîtrisée par tous les partenaires sociaux se justifie. Malgré les problèmes de traduction et malgré le principe de la primauté du droit communautaire sur le droit national en cas de problèmes d'interprétation, l'Etat français a procédé à une traduction des règles en question.

*Ad article 1, point 4*

- L'exposé des motifs précise que „Toutes les règles concernant les trajectoires à utiliser sont cependant vaines si leur manquement n'est pas sanctionné d'une façon adéquate“. Se pose la question de savoir quelle est la sanction adéquate?

Faire payer une amende à l'exploitant d'aéronef pourra seulement être dissuasif lorsque le montant de l'amende équivaut au gain de temps, et implicitement d'argent, réalisé en cas de non-respect des trajectoires ou couloirs.

Nous demandons à ce qu'une fourchette des montants des amendes applicables soit intégrée dans le présent projet de loi, plutôt que dans un règlement grand-ducal pour des raisons de transparence.

Par ailleurs et tout en sachant que le commandant d'aéronef se trouve souvent sous la pression de l'exploitant de respecter les horaires, nous nous sommes demandé si le non-respect d'une trajectoire par le commandant d'un aéronef ne devrait pas avoir une influence sur sa licence de vol.

- Nous souhaitons également qu'il soit fait référence à la loi du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif pour ce qui concerne les moyens de recours contre cette sanction administrative.

**Quant à la modification de la loi modifiée du 27 juillet 1975  
portant création de l'Administration de l'aéroport**

*Ad article 2*

Nous faisons référence à notre avis du 3 octobre 2003 sur le règlement grand-ducal du 23 décembre 2003, pris en exécution de la loi du 26 juillet 2003, portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'Aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables dans lequel nous nous sommes prononcés contre une vérification des antécédents au-delà des informations figurant sur l'extrait du casier judiciaire.

Le fait que l'extrait du casier judiciaire de chaque demandeur d'une autorisation d'accès soit contrôlé se justifie par l'impératif de la sûreté et de la sécurité, mais constitue en même temps un paradoxe par rapport au laxisme souvent constaté lors de l'accès dans une zone de sûreté. Il s'impose que spécialement les contrôles à l'entrée des bâtiments techniques, des hangars, soient effectués avec plus de rigueur qu'à l'heure actuelle.

En vertu du principe de la présomption d'innocence, nous nous opposons en particulier à ce que des doutes manifestes quant à la fiabilité ou à l'honorabilité suffisent pour refuser une carte d'accès.

Concernant les données de santé des demandeurs d'une carte d'accès, nous considérons que l'avis d'aptitude ou d'inaptitude au travail établi par le médecin du travail doit suffire comme information pour obtenir une carte d'accès.

- Conformément à l'article 2 de 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, l'Etat a chargé par règlement grand-ducal du 14 avril 2003 un organisme de droit privé, la société lux-Airport S.A., de la mission d'élaboration et de mise en œuvre d'un plan global de sécurité et de sûreté de l'aéroport. Ce règlement précise à l'article 12 que la société peut sous-traiter la mise en œuvre du plan de sécurité et de sûreté de l'aéroport, c'est-à-dire, également la mission de contrôle d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé.

Encore une fois, nous nous référons à notre avis du 3 octobre 2003 mentionné ci-dessus pour souligner que nous sommes toujours d'avis que les contrôles d'accès devraient uniquement être exercés par du personnel de l'Etat.

**Quant aux modifications 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**

*Ad article 5, point 2*

- Le projet de loi sous avis prévoit que la Direction de l'aviation civile, compétente pour accorder des licences aux transporteurs aériens, pour reconnaître les diplômes étrangers en matière d'aviation civile, pour effectuer l'immatriculation d'un aéronef etc., aura le droit de collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires des personnes faisant une demande d'autorisation, d'agrément ou de licence. Elle n'aura pas le droit de collecter, utiliser et traiter des données au-delà des données relatives à la santé et des données judiciaires, par opposition à l'Administration de l'aéroport!

Notre chambre se demande pour quelle raison l'Administration de l'aéroport obtient un pouvoir plus large de vérification des données personnelles que la Direction de l'aviation civile. Aux yeux de notre chambre, les mesures d'investigation sur le passé des personnes sont démesurées par rapport aux résultats de sécurité qui seront obtenus.

- Notre chambre aimerait connaître les arguments du gouvernement contre une dotation suffisante et de qualité en contrôleurs auprès de la Direction de l'aviation civile. Ces contrôleurs seraient responsables d'effectuer les inspections et contrôles qu'exige la réglementation de la part de la Direction de l'aviation civile et elle n'aurait plus à recourir à des experts étrangers. Nous nous exprimons contre un recours systématique à du personnel qualifié étranger ou à une société privée spécialisée.

Comme pour les cartes d'accès, nous considérons que l'avis d'aptitude ou d'inaptitude au travail établi par le médecin du travail doit être suffisant comme information pour obtenir une autorisation de la Direction de l'aviation civile.

**Quant aux modifications de 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**

*Ad article 6, point 1*

En vertu de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg, l'Etat a l'obligation d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes à l'aéroport.

Nous tenons à rappeler que la délégation des ouvriers Luxair et l'OGB-L sont intervenus en 1996 auprès du ministère des Transports pour clarifier s'il faut ou non être titulaire d'un permis de conduire correspondant au genre de véhicule conduit sur le territoire de l'aéroport. Il s'agissait en même temps de résoudre la question de la responsabilité en cas de survenance d'un accident. L'unique réponse de Madame la ministre de l'époque consistait dans l'information que le dossier en question serait examiné par l'instance compétente.

En effet, des „simples ouvriers“ Luxair effectuent le transport en bus des passagers de l'aérogare vers l'aéronef, sans être titulaire d'un permis de conduire valable, correspondant au genre de véhicule conduit, comme il a été recommandé par une circulaire No 40 du ministère des Transports en date du 4 mai 1972.

En vertu de l'article 28bis qui sera introduit dans la loi modifiée du 31 janvier 1948, un agent de police peut soumettre un ouvrier au volant d'un véhicule automoteur dans l'enceinte de l'aéroport à un test d'alcool. Si l'on applique, pour des raisons de sécurité et de sûreté, les dispositions sur les examens d'alcool de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ne faudrait-il pas raisonner de la même manière en ce qui concerne l'application des dispositions légales sur les permis de conduire dans l'enceinte de l'aéroport?

Notre chambre se doit de constater que l'application effective de la loi dépend de huit règlements grand-ducaux auxquels renvoie le projet de loi. Nous insistons à ce que les règlements d'exécution soient pris dans les meilleurs délais, afin de rendre la loi applicable.

Sous réserve des autres observations formulées ci-dessus, notre chambre a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord au présent projet de loi.

Luxembourg, le 16 avril 2004

*Pour la Chambre de Travail,*

*Le Directeur,*  
Marcel DETAILLE

*Le Président,*  
Henri BOSSI