



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 04 mars 2021

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

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

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7560 Projet de loi portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. 7561 Projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
4. 7562 Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à La Haye, le 16 décembre 1970

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

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

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

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

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

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

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

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

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

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

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

La commission décide de reprendre ces deux suggestions.

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

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

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

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

Le représentant du Ministère procède ensuite à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (document parlementaire PL7560⁰⁰).

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

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

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

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

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

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

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

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

Le représentant du Ministère procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (document parlementaire PL7561⁰⁰).

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

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

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

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

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

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

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

Le représentant du Ministère procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (document parlementaire PL7562⁰⁰).

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Divers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

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