

**N° 5273<sup>15</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2008-2009

**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 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) 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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

(29.4.2009)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Eugène BERGER, Félix BRAZ, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous objet a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre des Transports le 14 janvier 2004. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Un amendement gouvernemental fut transmis au Conseil d'Etat le 9 février 2004.

Les avis des chambres professionnelles sont intervenus dans l'ordre chronologique suivant:

- avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics: 8 mars 2004;
- avis de la Chambre des Employés privés: 25 mars 2004;
- avis de la Chambre de Travail: 16 avril 2004;
- avis de la Chambre de Commerce: 21 décembre 2004.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 22 mars 2005.

Le 11 mai 2005, la Commission des Transports a désigné son Président, Monsieur Roland Schreiner, comme rapporteur du projet de loi. Lors de cette même réunion, la commission parlementaire a procédé à la présentation du projet de loi et à l'examen de l'avis de la Haute Corporation.

Un projet de loi remanié a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre des Transports en date du 16 août 2007. Le texte coordonné du projet de loi remanié était accompagné d'un commentaire des articles et d'une fiche financière sommaire.

Les avis des chambres professionnelles sur le projet de loi remanié sont intervenus comme suit:

- Chambre des Métiers: 6 août 2007;
- Chambre des Employés privés: 4 octobre 2007;
- Chambre de Commerce: 16 octobre 2007;
- Chambre de Travail: 11 janvier 2008.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat a été rendu le 3 mars 2009.

Lors de sa réunion du 23 mars 2009, la Commission des Transports a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et a décidé de procéder à une série d'amendements. Le 25 mars 2009, ces amendements parlementaires ont été soumis pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

Le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 21 avril 2009, avis qui fut examiné par la commission le 27 avril 2009.

Le 29 avril 2009 la Commission des Transports a adopté le présent rapport.

\*

## II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet sous avis regroupe un certain nombre de dispositions ayant pour objet d'actualiser des textes ayant trait à l'aviation nationale, soit en raison de l'évolution technique, soit en raison de l'harmonisation au niveau européen. Ainsi se propose-t-il de modifier la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile et la loi 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.

Le projet de loi a été déposé en date du 14 janvier 2004. Suite à l'évolution rapide dans le secteur de l'aviation, le texte initial a subi des modifications substantielles. Un premier amendement gouvernemental du 9 février 2004 a complété le texte initial déposé seulement quatre semaines plus tôt. Le premier objectif de cet amendement 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. 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.

Le deuxième objectif poursuivi par l'amendement a trait au régime des langues. Il prévoit une dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues 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.

Suite aux remarques en partie très critiques que le Conseil d'Etat avait formulées dans son avis du 22 mars 2005 et à la loi en projet qui fut ensuite la loi du 21 décembre 2007 portant a) création de l'Administration de la navigation aérienne; b) modification de – la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat; – 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; – 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; c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport, le texte du projet de loi sous rubrique a dû être remanié. A part l'article 2 concernant l'ancienne administration de l'Aéroport, qui a été supprimé en vertu de la nouvelle loi précitée, toutes les dispositions du texte initial se retrouvent dans le texte remanié, mais la plupart d'entre elles ont été modifiées, soit à la demande du Conseil d'Etat, soit pour tenir compte de l'évolution dans le secteur. S'y ajoutent un certain nombre de dispositions nouvelles qui ont pour objet de pallier aux lacunes et carences mises à jour par des audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en matière de sûreté et de sécurité aériennes.

Le Conseil d'Etat note dans son avis complémentaire du 3 mars 2009 que „loin de constituer une version simplement amendée du projet de loi initial, le texte sous avis constitue un projet presque entièrement nouveau.“ Au vu de la complexité de la matière, la nouvelle version du texte a encore dû être amendée par la Commission des Transports à deux reprises avant de donner pleinement satisfaction au Conseil d'Etat.

L'adoption du projet de loi sous rubrique par la Chambre des Députés revêt pourtant une certaine urgence. Ainsi, le Ministre des Transports avait adressé une lettre au Conseil d'Etat en date du 23 octobre 2008 en demandant „un traitement très urgent et absolument prioritaire au projet de loi, „étant donné que, d'une part, le Comité National de Sécurité de l'Aviation Civile a rappelé à Monsieur le Ministre l'importance que revêt l'adoption du projet de loi pour la conformité du Luxembourg avec les exigences européennes et internationales en matière de sécurité aérienne et que, d'autre part, le projet de loi en question contient de nombreuses dispositions visant à pallier aux lacunes et carences mises à jour en 2006 et 2007 lors des audits et inspections de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et de la Commission Européenne en matière de sûreté aérienne.““

En effet, le projet de loi sous rubrique transpose différentes directives, voire assure la mise en œuvre au niveau national de différents règlements européens, notamment la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, le règlement (CE) No 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et le règlement (CE) No 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Le projet de loi tel que proposé par la Commission des Transports en vue de son adoption par la Chambre des Députés prévoit la modification à plusieurs égards de la législation concernant la navigation aérienne. Les modifications les plus importantes sont présentées de manière succincte ci-dessous.

#### **I) Quant aux modifications de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

A l'heure actuelle, la navigation aérienne au Grand-Duché de Luxembourg se trouve toujours régie par le texte de la loi du 31 janvier 1948, qui, depuis son entrée en vigueur et malgré l'essor qu'a connu la navigation aérienne, n'a pas subi de modifications substantielles.

En raison des situations de fait actuelles et des nécessités juridiques qui en découlent, il convient de procéder à différentes adaptations du texte de 1948:

##### ***La définition des aéronefs d'Etat et le champ d'application de la loi du 31 janvier 1948***

La Convention de Chicago du 7 décembre 1944<sup>1</sup>, convention de base en matière d'aviation qui a créé, entre autres, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)<sup>2</sup> et qui a déterminé les règles mondialement applicables en matière d'aviation, fait la distinction dans son article 3 entre aéronefs civils et aéronefs d'Etat. Les aéronefs d'Etat sont définis comme les „aéronefs qui sont utilisés dans des services militaires, de douane ou de police“. Ces aéronefs d'Etat se trouvent exclus du champ d'application de la convention.

La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, considérée comme la loi fondamentale en matière aéronautique au Grand-Duché de Luxembourg, ne mentionne les aéronefs d'Etat qu'à deux endroits: dans la définition<sup>3</sup> et dans leur exclusion formelle du champ d'application<sup>4</sup>. Les auteurs de l'époque ne s'imaginaient sans doute pas que le Grand-Duché de

1 Instituée par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago, dite Convention de Chicago.

2 Le Luxembourg a adhéré à l'OACI et a ratifié la Convention de Chicago par une loi du 25 mars 1948.

3 Article 1er, alinéa 2: „Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires ou affectés à des services d'Etat, tels que police, douane etc.“

4 Article 1er, dernier alinéa: „Sauf stipulation contraire, les dispositions de la présente loi ne sont applicables qu'aux aéronefs privés.“

Luxembourg disposerait un jour d'aéronefs qui assurent des missions d'intérêt général, comme par exemple dans le domaine de la sûreté. Or, il est un fait que les aéronefs d'Etat opèrent dans le même espace aérien que les aéronefs civils, ou „privés“ (si l'on utilise la terminologie de 1948), et qu'il convient de trouver un terrain d'entente pour gérer l'espace commun en garantissant tous les impératifs de sécurité tant en ce qui concerne les aéronefs concernés que les tiers.

En vue de combler le vide juridique actuel au sujet des conditions d'utilisation des aéronefs d'Etat, la rédaction nouvelle de l'article 1er de la loi du 31 janvier 1948 précitée permettra d'élargir le champ d'application en y incluant les aéronefs d'Etat, tout en préservant la possibilité d'introduire des dispositions dérogatoires susceptibles de garantir l'exécution de toutes les opérations tactiques dans l'encadrement juridique et la sécurité requis.

L'article 3 de la loi du 31 janvier 1948 concernant l'atterrissage et le survol du Grand-Duché par les aéronefs militaires et les aéronefs d'Etat étrangers est par ailleurs reformulé.

Notons encore que les modifications relatives à la définition et au champ d'application permettront de remédier aux incohérences du texte de la loi du 31 janvier 1948 précitée, qui inclut, parmi les dispositions pénales, les incriminations en cas de détournement d'aéronefs d'Etat ou celles relatives à leur sécurité ou navigabilité, tout en les ayant auparavant exclues du champ d'application.

### *Les taxes, redevances et autres droits perçus*

L'article 7 de la loi du 31 janvier 1948 précitée prévoit la création de toutes prescriptions réglementaires possibles intéressant la navigation aérienne et notamment la création de taxes, redevances ou droits réglementaires dus en raison de l'utilisation des domaines et services publics affectés à la navigation ou à la circulation aérienne.

Le projet de loi propose de remplacer l'article 7 par de nouvelles dispositions qui tiennent compte des normes à respecter dans le cadre des directives et règlements européens concernant le „Ciel unique européen“. En créant de nouvelles redevances liées à l'exploitation aéroportuaire, la prestation de services de navigation aérienne et à certains services administratifs, les nouvelles dispositions prennent en compte l'évolution de l'exploitation aéroportuaire, la création de l'Administration de la navigation aérienne par la loi du 21 décembre 2007 et l'accroissement des obligations de la Direction de l'aviation civile.

### *Les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion*

Il est inséré un nouvel article 7bis qui instaure les dispositions afférentes aux mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées contenues jusqu'à présent aux articles 24 à 27 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. Deux raisons viennent en particulier expliquer pareille démarche: garantir le respect des contraintes constitutionnelles inhérentes à la légalité des peines et renforcer la sécurité juridique du texte.

Tenant compte des considérations de l'arrêt No 12/02 du 22 mars 2002 de la Cour constitutionnelle arguant que le principe de la spécificité de l'incrimination constitue le corollaire de la légalité des peines consacré à l'article 14 de la Constitution et en vertu duquel „toute peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi“, l'article 7bis énonce de manière très détaillée les conditions de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées. D'après l'arrêt prémentionné, „le principe de la légalité des peines entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et précis pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables“.

Dans son avis No 46.201 du 13 janvier 2004 relatif au projet de règlement grand-ducal réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, le Conseil d'Etat avait estimé que la base légale dudit projet était inadaptée au vu des prescriptions constitutionnelles inhérentes à la réglementation d'une profession.

Ainsi, pour satisfaire à l'article 11 de la Constitution, l'insertion dans une loi des dispositions afférentes du système national de licences de personnel de conduite d'avion s'impose.

### *Les sanctions en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes*

Le projet de loi introduit toute une série de sanctions relatives à des comportements qui mettent en cause la sûreté et la sécurité aériennes. Ces dispositions ont été ajoutées afin de pallier aux lacunes et carences mises à jour par des audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en matière de sûreté et de sécurité aériennes en 2006 et en 2007.

Les sanctions sont notamment en relation avec les contrôles inhérents à la sûreté et la sécurité aériennes, les zones de sûreté à accès réglementé, des actes qui risquent de brouiller les moyens de communication réservés à l'usage aéronautique, les inspections-filtrages des passagers, de bagages et de véhicules ou le transport d'objets prohibés à bord d'un aéronef.

Le projet de loi prévoit aussi de renforcer les dispositions concernant les problèmes de sûreté et de sécurité liés à la consommation d'alcool ou de substances illicites. En effet, l'article 28 de la loi du 31 janvier 1948 prévoit les peines applicables à toute personne qui pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiants ou qui se met dans cet état pendant la navigation. Cet article ne traite cependant que le cas de figure du passager en état d'ivresse ou sous influence de stupéfiants et fait une impasse sur toutes les autres personnes qui sont employées dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ou qui y circulent en vertu d'un autre chef et qui sont en contact étroit avec les aéronefs et les engins et outils nécessaires à la navigation aérienne.

Les auteurs du projet de loi ont estimé que, si le problème de l'alcoolisme fait l'objet d'une réglementation en ce qui concerne la circulation sur les voies publiques, cette problématique devrait également trouver son application en ce qui concerne l'accès et la circulation à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport où les conséquences d'un incident ou accident risquent d'être autrement plus graves, tant sur le plan humain que sur le plan matériel.

Les nouvelles dispositions sont en partie calquées sur celles figurant dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il faut noter que les dispositions concernant la conduite sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants et le dépistage y relatif dans la loi précitée ont été modifiées à deux reprises depuis le dépôt du projet de loi sous rubrique, ce qui n'a pas facilité le maintien du parallélisme des formes visé par les auteurs du projet de loi.

### *Le respect des trajectoires d'approche et de décollage des aéronefs*

L'article 24 de la loi du 31 janvier 1948 prévoit les peines applicables à tout commandant qui aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté au moment du vol à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements.

Il faut noter que l'espace aérien européen a été profondément réorganisé en 2001 afin que les mouvements aériens en nombre croissant puissent être écoulés de la meilleure façon. En tant que conséquence directe, plusieurs trajectoires de départ de l'aéroport de Luxembourg ont dû être légèrement déplacées pour pouvoir respecter les nouveaux points de connexion vers les voies aériennes. Ces couloirs sont étudiés par un groupe international dans le cadre des activités d'Eurocontrol qui laisse peu de marge de manœuvre aux autorités luxembourgeoises, obligées de suivre les choix retenus sur le plan international.

Les circuits à altitudes différentes pour l'aviation commerciale et l'aviation civile ont été tracés en essayant d'éviter au maximum le survol des zones d'habitation. Les aéronefs doivent suivre les couloirs aériens de départ pour relier les points de raccordement avec les zones de contrôle étrangères. Ces couloirs présentent des étendues latérales variables en fonction des balises de navigation utilisées. Pour les cheminements à vue, touchant essentiellement l'aviation sportive, les aéronefs doivent suivre des circuits précis qui ont été aménagés de manière à éviter le plus possible le survol des agglomérations. Ce même objectif a également été retenu pour les points d'attente qui permettent de maintenir les petits avions dans un espace défini afin de ne pas perturber le trafic aérien régulier prioritaire.

Toutes ces règles concernant les trajectoires à utiliser sont cependant vaines si leur manquement n'est pas sanctionné d'une façon adéquate.

Le projet de loi propose donc d'introduire une amende sanctionnant le non-respect des trajectoires qui seront fixées par règlement grand-ducal.

Cette mesure s'inscrit dans la stratégie nationale de prévention et de lutte contre le bruit et doit contribuer aux efforts pour réduire les nuisances sonores à la source.

**II) 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**

Le règlement CE No 2320/2002 du Parlement Européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, est entré en vigueur le 19 janvier 2003. Son principal objectif est d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures et normes de base communes applicables en matière de sûreté aérienne. Pour réaliser cet objectif, chaque Etat membre doit adopter, dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur du règlement, un programme national de sûreté de l'aviation civile, destiné à garantir l'application des normes communes dans les différents domaines de l'aviation civile.

L'idée d'un programme national de sûreté de l'aviation civile n'est pas nouvelle. En effet, l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago prévoyait l'établissement d'un tel programme par les Etats signataires et le Document 30 de la Convention Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) émettait une recommandation semblable, de sorte que certains des 15 Etats membres disposaient déjà, avant l'entrée en vigueur du règlement CE No 2320/2002 précité, d'un programme national de sûreté, sous une forme ou une autre.

Le législateur luxembourgeois a reconnu l'importance d'un tel programme national dans la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée, à l'article 15, qui prévoit que „... la protection des opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite fera l'objet d'un programme national de sûreté qui sera défini par règlement grand-ducal ...“.

Des audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ont pourtant pointé du doigt de sérieuses lacunes et carences en matière de sûreté et de sécurité aériennes. Lors du remaniement du texte initial du projet de loi, les dispositions concernant la sûreté de l'aviation civile au Luxembourg ont été complétées pour garantir le respect des normes européennes en la matière et pour répondre en même temps aux critiques formulées par la Commission européenne et l'OACI.

**III) 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**

L'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 subit deux modifications mineures n'affectant pas le fond du texte. Le législateur luxembourgeois avait prévu, à l'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 portant sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, que les prescriptions relatives à l'ensemble des aspects de sûreté et de sécurité de l'enceinte et des installations seront fixées par un règlement grand-ducal délimitant en particulier les zones de sécurité et arrêtant les conditions d'accès à ces zones. Le projet de loi sous rubrique propose de reformuler le premier alinéa de cet article pour des raisons de cohérence avec les autres textes législatifs qui seront modifiés dans le cadre de la nouvelle loi. La modification au niveau de l'article 2 ne fait que redresser une erreur matérielle.

### III. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Les chambres professionnelles se sont montrées plutôt favorables au projet de loi sous rubrique. A part la Chambre des Métiers, qui n'a pas formulé d'observation particulière, les autres chambres professionnelles demandées en leur avis ont pourtant soulevé des questions ponctuelles concernant l'une ou l'autre disposition du projet de loi. Etant donné que le texte du projet de loi a été remanié de façon substantielle, certaines de ces remarques ne sont plus pertinentes au vu du texte ci-dessous que la Commission des Transports propose à la Chambre des Députés en vue de son adoption.

Ainsi, plusieurs chambres professionnelles avaient du mal à accepter une disposition du texte initial qui autorisait la collecte, le traitement et l'utilisation des données relatives à la santé et des données judiciaires collectées lors de la procédure de vérification des antécédents des personnes requérant une autorisation d'accès à l'aéroport. L'ancienne Administration de l'aéroport aurait été autorisée à procéder à une vérification des antécédents des personnes requérant une autorisation d'accès à l'aéroport de Luxembourg dans le but de prévenir des actes d'intervention illicite dans le domaine de l'aviation civile. Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 21 décembre 2007 portant a) création de l'Administration de la navigation aérienne; b) modification de – la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat; – la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de régler 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; – 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; c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport, les dispositions du projet de loi concernant l'Administration de l'Aéroport ont été supprimées.

Dans leurs avis respectifs du 8 mars 2004 et du 25 mars 2004, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics et la Chambre des Employés privés avaient demandé des dispositions plus restrictives concernant la consommation d'alcool ou de stupéfiants par le personnel naviguant ou d'autres professionnels occupant des postes à haute responsabilité en relation avec la sûreté et la sécurité aérienne.

Dans son avis complémentaire du 4 octobre 2007, la Chambre des Employés privés approuve la mise en place d'une répression plus sévère en vue de lutter contre la consommation d'alcool et de stupéfiants, comme elle salue l'instauration de contrôles inopinés.

Les chambre professionnelles sont partagées quant la dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues prévue au point 6° de l'article I du projet de loi, qui permet la publication en langue anglaise des règles internationales en matière aéronautique à incorporer en droit national. Tandis que la Chambre des Employés privés et la Chambre de Travail sont d'avis que tous les textes internationaux devraient être traduits en langue française pour que le citoyen ordinaire, ne maîtrisant éventuellement pas de manière suffisante la langue anglaise, puisse les comprendre, la Chambre de Commerce est „fortement favorable“ à cette disposition. Dans le domaine de l'aviation, la langue de travail est en effet l'anglais. La Chambre de Commerce fait remarquer que les règles internationales devant être intégrées dans la législation luxembourgeoise sont généralement rédigées en anglais. Elle estime que le fait de traduire systématiquement ces règles en français, comme le prévoit la loi sur le régime des langues, ralentirait non seulement la mise en œuvre de ces normes, mais risquerait également de susciter des problèmes d'interprétation.

\*

### IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET TRAVAUX EN COMMISSION

Dans son avis du 22 mars 2005, le Conseil d'Etat n'avait pas formulé d'observations générales. Il s'était simplement limité à demander que les modifications concernant l'organisation de l'aviation civile ou qualifiée d'Etat, ne se départent du but visé, celui de la sûreté et de la sécurité des passagers. Il s'était pourtant montré très critique vis-à-vis de certaines dispositions contenues dans le projet de loi initial. Suite à ces remarques et à l'élaboration de la loi du 21 décembre 2007 précitée, le texte du projet de loi sous rubrique a été fondamentalement remanié.

Dans son avis complémentaire du 3 mars 2009, le Conseil d'Etat a procédé à un examen détaillé des articles du projet de loi qu'il considère comme „un projet presque entièrement nouveau“. Le nouveau texte donne lieu à bon nombre d'observations critiques de la part du Conseil d'Etat. La Commission

des Transports fait droit à ces remarques en proposant une série d'amendements en date du 23 mars 2009. Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose encore plusieurs modifications de texte qui sont reprises par la Commission des Transports lors de sa réunion du 27 avril 2009.

Pour le détail concernant l'évolution des articles suite aux remarques du Conseil d'Etat et aux amendements gouvernementaux et parlementaires, il est renvoyé au commentaire des articles ci-dessous. Il est à noter que dans son commentaire des articles, la commission se base dès le départ sur le projet de loi remanié déposé à la Chambre des Députés le 16 août 2007. Cette version suit en ce qui concerne la structure les recommandations formulées par le Conseil d'Etat en son avis du 22 mars 2005 en supprimant toute subdivision du dispositif en chapitres et en regroupant les modifications opérées aux différents textes législatifs existants sous forme d'articles spécifiques numérotés en chiffres romains.

\*

## V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Intitulé*

L'intitulé initial a été modifié par le projet de loi remanié qui a transféré toutes les dispositions contenues dans la version initiale du projet de loi No 5273 inhérentes à l'Administration de l'aéroport dans le projet de loi No 5742 portant création de l'Administration de la navigation aérienne (intitulé abrégé) devenue la loi du 21 décembre 2007.

Le tiret 2) de l'intitulé initial „la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport,“ a donc été supprimé.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

### *Article I*

L'article I regroupe toutes les modifications apportées à la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

#### *Point 1°*

Ce point ajoute une définition de la notion d'aéronef d'Etat au deuxième alinéa de l'article 1er de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Dans son avis complémentaire du 3 mars 2009, le Conseil d'Etat note que cette disposition reste quasiment inchangée par rapport au texte original, seul le terme „mission“ étant mis au pluriel. Il prend acte du nouveau commentaire qui précise que „la nécessité d'une définition plus circonstanciée de la notion d'aéronef d'Etat (...) ne se pose plus en des termes aussi aigus que lors de l'adoption du projet de loi initial (...) L'hélicoptère affecté aux missions de la Police grand-ducale, qui était précisément visé par la rédaction initiale du présent projet de loi, appartient désormais à l'Etat luxembourgeois et non plus à une société d'aviation privée“.

Le Conseil d'Etat estime toutefois que ces explications ne répondent pas de manière adéquate à l'observation qu'il avait soulevée de manière générale dans son avis du 22 mars 2005 s'agissant de la qualification des avions appartenant à des sociétés d'aviation privées affrétés par l'Etat et affectés exclusivement à des missions d'intérêt public.

#### *Point 2°*

Le point 2° remplace le dernier alinéa de l'article 1er précité.

Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat marque son accord à la nouvelle rédaction de ce point sous réserve que la différenciation dans la réglementation n'aille pas à l'encontre de la sûreté et de la sécurité aériennes. Il tient à souligner que „le nouveau texte ne saurait d'ailleurs être interprété comme autorisant des dérogations à la loi par des règlements d'exécution. Il précise uniquement que la réglementation à édicter n'est pas nécessairement la même pour les aéronefs privés et pour les aéronefs d'Etat, et cela dans les seuls domaines de l'immatriculation, de l'équipement technique et de la circulation aérienne.“

*Point 3° initial (supprimé)*

Faisant suite à une demande afférente du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 3 mars 2009, la Commission des Transports a supprimé ce point 3°. Initialement le point 3° visait à insérer un nouvel article *1bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée. Ce nouvel article *1bis* entendait créer une base juridique générale au profit du Ministre ayant les Transports dans ses attributions pour instituer des commissions ou autres organes qu'il peut consulter dans le cadre de ses compétences.

*Point 3° (ancien point 4°)*

Le point 3° remplace le troisième alinéa de l'article 3 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée. Le nouveau libellé aligne les règles relatives aux autorisations d'atterrissage et du survol du territoire luxembourgeois par des aéronefs d'Etat étrangers, en premier lieu les aéronefs militaires, et concentre lesdites autorisations sous la compétence du Ministre ayant la défense dans ses attributions. Ainsi est-il mis fin à la situation actuelle incongrue où les autorisations de survol et celles d'atterrissage sont délivrées par deux Ministres différents.

La commission a repris la proposition rédactionnelle émise par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire. Celui-ci soulève en outre la question quant à un éventuel risque d'interférences de compétences ministérielles en citant, à titre d'exemple, le règlement grand-ducal modifié du 21 décembre 2006 portant transposition de la directive 2003/110/CE du Conseil du 25 novembre 2003 concernant l'assistance au transit dans le cadre de mesures d'éloignement par voie aérienne, qui réserve au Ministre ayant l'Immigration et l'Asile dans ses attributions de refuser le transit par voie aérienne.

Le risque évoqué n'est pas perçu par la commission étant donné que les dispositions visées, à savoir le survol ou le transit des aéronefs militaires étrangers et les mesures de refus de transit prises à l'encontre d'un étranger en situation irrégulière poursuivent des objectifs différents. Dans le cas d'espèce est visée uniquement l'autorisation d'atterrissage ou de survol inhérente aux aéronefs. Ladite autorisation ne se réfère nullement à d'éventuelles mesures prises dans le cadre des mesures d'éloignement par voie aérienne de personnes étrangères en situation irrégulière.

*Point 4° (ancien point 5°)*

Le point 4° remplace l'article 7 par trois paragraphes nouveaux.

Le Conseil d'Etat émet toute une série d'observations et interrogations pour conclure que le texte sous examen est à revoir. En ce qui concerne plus particulièrement le troisième paragraphe du libellé proposé, il émet une opposition formelle qui part du constat d'une contradiction de cette disposition „avec l'article *24bis* nouveau à ajouter à la loi modifiée du 31 janvier 1948, lequel, en son paragraphe 1er, a également trait à la fixation des trajectoires à utiliser pour l'approche et au décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg“. Il donne à considérer que soit „la fixation des trajectoires est une mesure d'exécution de la loi, et alors il n'est pas possible au législateur de déléguer cette exécution à un organe autre que le Grand-Duc (article 36 de la Constitution), ou bien la fixation des trajectoires a lieu en fonction des contraintes imposées au niveau de l'espace aérien européen. Dans ce dernier cas, les trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage à l'aéroport de Luxembourg doivent être déterminées en fonction des points de ralliement des espaces étrangers fixés par les autorités des pays avoisinants, comme le relève le commentaire de la disposition sous examen, et cette fixation ne constituerait donc pas une mesure d'exécution de la loi nationale.“

La commission parlementaire a réagi à l'opposition formelle citée en supprimant les dispositions relatives aux trajectoires d'approche et de décollage et en les transférant à l'article *24bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne pour améliorer la cohérence et la lisibilité du texte (voir commentaire à cet endroit).

La commission a également fait droit à la suggestion du Conseil d'Etat de réorganiser l'article en question. Elle a ainsi subdivisé les dispositions afférentes en trois paragraphes, dont le premier reprend l'actuel article 7 constituant la base légale pour toutes les prescriptions réglementaires en matière de navigation aérienne. La référence aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires qui y figurait a été enlevée. Ce volet est désormais réglé exhaustivement aux paragraphes (2) et (3). Dans son deuxième avis complémentaire du 21 avril 2009, le Conseil d'Etat approuve ce nouvel agencement.

Face aux questions soulevées par le Conseil d'Etat en ce qui concerne le paragraphe (2), la commission a jugé opportun de fournir des explications plus approfondies. Ainsi, en ce qui concerne l'opportunité de l'insertion au niveau de la loi modifiée du 31 janvier 1948 de la répartition des rede-

vances entre l'Administration de la navigation aérienne et l'entité gestionnaire de l'aéroport au lieu de leur insertion au niveau des textes constitutifs de ces entités, il convient de noter qu'il s'agit d'une disposition horizontale qui se substitue au régime des taxes aéroportuaires qui était fixé antérieurement par règlement grand-ducal et que l'intention de maintenir un dispositif réglementaire unique dans l'intérêt des usagers de l'aéroport reste d'actualité.

En ce qui concerne la question soulevée par le Conseil d'Etat de la compatibilité de la nouvelle disposition avec l'article 2, alinéa 4, de la loi du 26 juillet 2002 qui dispose que le contrat entre l'Etat et lux-Airport règle notamment les conditions de rémunération de l'organisme par des tiers, il s'agit pour la nouvelle disposition d'un article habilitant l'entité gestionnaire de percevoir des redevances en respectant la consultation obligatoire antérieure du comité des usagers. Cette disposition est à cet égard complémentaire avec l'article 2, alinéa 4, de la loi du 26 juillet 2002 puisque le contrat entre l'Etat et lux-Airport précise les responsabilités incombant à l'entité gestionnaire justifiant l'affectation des recettes afférentes. A titre d'exemple, il est renvoyé à l'article 25-5 du contrat sur le développement, la mise en valeur et l'exploitation de l'aéroport en matière de gestion des aires de stationnement des aéronefs à l'aéroport et notamment son dernier alinéa qui vise le respect de la consultation obligatoire du comité des usagers avant la fixation de la redevance de stationnement due à lux-Airport.

En ce qui concerne la répartition des redevances entre l'Administration de la navigation aérienne et l'entité gestionnaire de l'aéroport, la commission a fait droit à la demande du Conseil d'Etat de préciser cette répartition au niveau de la présente loi en distinguant entre les redevances aéroportuaires et les redevances de services de navigation aérienne conformément à la politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et les redevances de services de navigation aérienne.

Il convient de noter que cette répartition figure aussi au „régime de redevances terminales et aéroportuaires“ publié sur le site web de l'Administration de la navigation aérienne dans la rubrique „redevances“.

La commission rappelle en outre que l'Administration de la navigation aérienne, constituée sous forme de service de l'Etat à gestion séparée depuis le 1er janvier 2008 et l'entité gestionnaire de l'aéroport, constituée sous forme de société anonyme, supportent les frais en relation avec l'exploitation aéroportuaire, voire la prestation des services de navigation aérienne, de sorte qu'il est normal que ces entités soient également les bénéficiaires des recettes afférentes.

En ce qui concerne la rédaction du paragraphe (3) nouveau, s'agissant des actes administratifs (autorisations, certificats, agréments) que la Direction de l'Aviation Civile est appelée à prendre dans le cadre de ses missions légales, le Conseil d'Etat relève que l'article sous examen, dans sa rédaction originelle, semble difficilement conciliable (au risque de faire double emploi) avec les dispositions de l'article 18, paragraphe (2) de la loi modifiée du 19 mai 1999.

L'amendement dudit paragraphe a eu pour visée d'opérer une scission claire entre les actes administratifs de la Direction de l'aviation civile (DAC) qui font l'objet de l'article sous rubrique et les frais d'inspection et de contrôle dont la fixation et l'imputation tombent sous le champ d'application des dispositions de l'article 18, paragraphe (2), susmentionné.

Ainsi faut-il distinguer entre le cadre de la supervision ou de la surveillance continue des activités aériennes, c'est-à-dire la supervision permanente et récurrente des compagnies, des organismes et des personnes exerçant des activités tombant dans le champ de compétence de la Direction de l'aviation civile et les actes d'agrément, de certification ou d'autorisation que la DAC est appelée à délivrer ou émettre dans le cadre de ses missions légales (p. ex: la délivrance d'une licence de transporteur aérien, d'un certificat de navigabilité ou d'immatriculation, l'émission et le renouvellement de licences de personnel de conduite d'aéronefs voire l'émission des licences de contrôleurs de la circulation aérienne).

Le premier cas de figure élucidé, la supervision à titre permanent peut être exercée directement par les agents de la Direction de l'aviation civile, soit ladite administration peut recourir à une entité ou un organisme spécialisé agissant pour son compte (telle la future Agence luxembourgeoise pour la sécurité aérienne) et dont les frais d'inspection et de contrôle incombent aux entités contrôlées suivant un barème à fixer et à arrêter par voie de règlement grand-ducal au titre de l'article 18, paragraphe (2), précité.

Le montant de ces taxes ou de ces redevances relatives à l'émission d'actes administratifs émis par la Direction de l'aviation civile ainsi que leurs modalités de perception devront continuer à être fixés par voie de règlement grand-ducal et nécessiteront le maintien d'une base légale habilitante.

Pour accentuer davantage la délimitation entre les actes administratifs et les frais d'inspection et de contrôle, la commission a jugé utile d'amender en conséquence la liste décrite au paragraphe (3) nouveau pour ne laisser subsister que les seules taxes et redevances à percevoir, le cas échéant par l'Etat et qui ne sont pas liées aux frais de contrôle et d'inspection.

Par la suite, pour enlever tout risque d'ambiguïté et de confusion, le paragraphe initial (f) relatif à la supervision des opérations aériennes a été supprimé puisque son libellé générique pourrait prêter à confusion avec les activités de supervision ou de surveillance tombant de ce chef sous les dispositions prévues par l'article 18, paragraphe (2), prémentionné.

A travers le nouvel agencement des paragraphes du présent article, il a été clarifié que le seuil maximal de 50.000 euros concernant le montant unitaire de la taxe, de la redevance ou droit à percevoir ne s'applique qu'au seul paragraphe (3).

Dans son deuxième avis complémentaire du 21 avril 2009, le Conseil d'Etat marque son accord aux modifications apportées au texte actuel de la première phrase de l'article 7, qui figurera dorénavant en tant que paragraphe (1) au nouvel article 7. Il concède que les amendements aux paragraphes (2) et (3) nouveaux permettent de mieux cerner les redevances susceptibles d'être perçues par les uns et par les autres. Il critique toutefois la terminologie employée en matière de redevances et propose de libeller les passages en question comme suit: „... toute autre redevance au titre de (alternative: en relation avec) l'exploitation aéroportuaire“ et „... toute autre redevance au titre de (alternative: en relation avec des) prestations de services de navigation aérienne“.

La commission a fait siennes ces propositions de texte en optant toutefois pour l'alternative terminologique „en relation avec“, proposée par le Conseil d'Etat.

*Point 5° (ancien point 6°)*

Le point 5° insère un nouvel article 7bis.

Au paragraphe (2) de l'article 7bis, le Conseil d'Etat soulève une incohérence entre le texte du projet de loi et celui du règlement grand-ducal du 6 février 2004, non seulement à propos de la terminologie empruntée [„agrément“ au lieu d'„approbation“] mais également à propos de la compétence [Ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions ou directeur de l'aviation civile].

En pratique il y a lieu de considérer que les dossiers relatifs au personnel de conduite d'aéronefs voire ceux inhérents à l'agrément des écoles de pilotage constituent des dossiers exclusivement ou excessivement techniques qui sont instruits du début à la fin par la Direction de l'aviation civile. Il est tout à fait logique que le responsable hiérarchique de cette administration publique dispose de l'autorité légale de signer ces licences et ces agréments en son nom. Cet exercice de compétences s'inscrit dans une tendance plus globale et cohérente déjà opérée par une série de textes dans le domaine de l'aviation comme p.ex. dans le cadre de l'émission des certificats de transporteurs aériens (attestant la capacité des transporteurs aériens à effectuer des opérations aériennes sûres) ou par les agréments des agents habilités.

Par ailleurs il y a lieu de préciser qu'il était toujours dans l'esprit des auteurs du texte de procéder sans tarder à un amendement des articles 12 et 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 pour aligner le libellé desdits articles sur celui opéré par la modification légale sous rubrique.

A cet égard, il a été opté pour une application uniforme du terme „agrément“ respectivement „d'organisme de formation agréé“ pour les deux textes dont question.

Au paragraphe (3) de ce même article, il a été consenti à la suppression des termes „et au retrait et au refus des licences et des autorisations“ tel que le propose le Conseil d'Etat.

Au paragraphe (4), lettre g), de l'article sous examen, la commission a également accepté la recommandation rédactionnelle du Conseil d'Etat consistant à remplacer le mot initialement employé de „preuves“ par celui d'„indices“.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que les modifications entreprises tiennent compte de ses observations formulées dans son avis complémentaire du 3 mars 2009.

*Ancien point 7° (supprimé)*

L'ancien point 7° de l'article I prévoyait l'insertion d'un nouvel article 7ter dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est supprimé.

Ce faisant, les dispositions relatives à l'octroi des licences des contrôleurs de la circulation aérienne sont retirées du présent projet de loi.

Conformément aux critères du *mieux légiférer* et afin de garantir une meilleure lisibilité des dispositions citées ci-avant, un article au libellé identique a été inséré dans l'avant-projet portant transposition de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne a été élaboré et sera finalisé sous peu afin d'être introduit dans la procédure législative.

*Point 6° (ancien point 8°)*

Le point 6° insère un nouvel article 11*bis*.

Ce point reprend un amendement gouvernemental du 9 février 2004 (*doc. parl. No 5273<sup>1</sup>*) qui prévoit une dérogation au régime des langues en ce qui concerne la transposition en droit national de règles techniques en matière aéronautique.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Point 7° (ancien point 9°)*

Le point 7° insère un nouvel article 13*bis*.

La commission parlementaire a fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat demandant, d'un côté, une précision des peines encourues en cas d'obstacle fait à l'exercice des agents de la Direction de l'aviation civile de leurs pouvoirs de contrôle (une amende de 25 à 250 euros, caractéristique de la contravention conformément à l'article 25 du code pénal est prévue) permettant ainsi de déterminer la nature de l'infraction et de connaître la juridiction compétente et, d'un autre côté, l'abandon de l'extension de la responsabilité pénale des personnes morales par le biais de ce projet de loi, vu qu'il n'est pas l'objectif du présent projet de loi d'étendre le champ d'application matériel du projet de loi No 5718 y relatif.

La commission a en outre supprimé l'alinéa 2 du libellé initial de ce nouvel article. En effet, la disposition quant à la récidive aurait fait double emploi avec l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne qui prévoit d'ores et déjà qu'en cas de récidive par la personne „condamnée pour une infraction prévue par la présente loi ou par les arrêtés pris pour son exécution ... pourra être condamnée à une peine double du maximum prévu pour cette infraction“.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire.

*Ancien point 10° (supprimé)*

L'ancien point 10° de l'article I prévoyait l'insertion d'un nouvel article 13*ter* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

La commission a fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en abandonnant purement et simplement cet article en raison du fait que la matière visée n'est pas compatible avec une incrimination pénale générique. Il est renvoyé pour le reste à l'article 14*bis* (cf. *commentaire à l'article I, point 12*) qui prévoit des sanctions contraventionnelles pour des comportements clairement circonscrits en matière de sûreté aérienne.

*Point 8° (ancien point 11°)*

Le point 8° insère un nouvel article 13*ter*.

Au premier alinéa, la commission a fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en limitant l'incrimination dans le texte au brouillage et à la perturbation délibérée des moyens de communication réservés à l'usage aéronautique enlevant ainsi toute ambiguïté du texte, dont la volonté unique est d'assurer une sécurité aérienne optimale.

La nature de l'infraction (délit) est aussi précisée en suivant la proposition du Conseil d'Etat tout en prévoyant comme maximum de l'amende 12.500 euros au lieu des 25.000 euros suggérés, à l'instar de ce qui avait été proposé initialement et en alignement avec l'amende prévue à l'article 14*bis*.

La commission a supprimé le dernier alinéa en matière de récidive en ce qu'il n'a apporté aucune plus-value par rapport à l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire.

*Point 9° (ancien point 12°)*

Le point 9° insère un nouvel article 14bis.

En ce qui concerne le nouvel article 14bis, la commission a fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat concernant le paragraphe (1) en précisant la nature de l'infraction par la fixation d'une peine d'emprisonnement afférente. Dans le même esprit des recommandations antérieures du Conseil d'Etat, elle a ramené le montant de l'amende minimale prévue pour les contraventions visées aux paragraphes (2) et (3) de 100 à 25 euros.

En ce qui concerne la conformité de la liste des articles prohibés par rapport à l'article 14 de la Constitution établissant le principe de la légalité des peines, la commission signale que par l'arrêt du 10 mars 2009 (arrêt Heinrich C-345/06) la Cour de justice des Communautés européennes a décidé que le règlement No 68/2004 de la Commission fixant la liste communautaire des articles prohibés „n'a pas de force obligatoire pour autant qu'elle vise à imposer des obligations aux particuliers (passagers ou membres d'équipage)“ en raison de son caractère non publié. Cependant, il s'avère que, en anticipation de cette jurisprudence confortant l'avis du Conseil d'Etat, le règlement CE/622/2003 a d'ores et déjà été remplacé par le règlement CE/820/2008 du 8 août 2008. Or, ce règlement CE/820/2008, non classé, reprend dans son annexe la liste des objets prohibés rendant partant obsolète la réserve émise par le Conseil d'Etat.

Suite aux observations du Conseil d'Etat, l'alinéa final du paragraphe (1) a été supprimé en ce qu'il ferait double emploi avec les incriminations figurant en matière d'homicide volontaire ou involontaire au Code pénal.

En ce qui concerne le paragraphe (2), concernant la problématique des agents habilités, il convient d'insister sur le fait que le rôle des agents habilités est de garantir que le fret est soumis en amont aux mêmes contrôles de sûreté que les bagages des passagers pour empêcher la montée à bord d'articles prohibés. Il découle ainsi clairement du point 6.3 de l'annexe au règlement (CE) No 2320/2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne que „le fret, les messageries et les colis exprès ne sont transportés par air qu'à la condition que les contrôles de sûreté suivants soient appliqués...“. Sur ce dispositif se greffe un régime d'agrément d'agents habilités et d'expéditeurs connus réglementé par le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005.

La commission a donc précisé les faits incriminés qui sont les „contrôles de sûreté autorisés par le droit communautaire“. Par ailleurs, les termes „par infraction constatée“ sont enlevés.

Pour ce qui est du non-respect des conditions d'agrément de l'agent habilité ou de l'expéditeur connu, les sanctions administratives prévues dans le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 (retrait du statut d'agent habilité) sont suffisantes.

Pour les deux premiers paragraphes, la commission a supprimé les alinéas relatifs à la récidive en ce qu'ils n'apportent pas de plus-value par rapport à l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

En ce qui concerne le paragraphe (3), la commission a fait droit aux observations du Conseil d'Etat en supprimant la responsabilité pénale des personnes morales et en simplifiant la phrase introductive.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque

- en ce qui concerne le nouveau paragraphe (1) de l'article 14bis, que les auteurs des amendements renvoient à la liste des articles prohibés figurant au point 4 de l'annexe du règlement (CE) No 820/2008 de la Commission du 8 août 2008 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne. Il note que ce règlement communautaire prévoit des possibilités de dérogation ou d'exemption et donne dès lors à considérer s'il ne vaudrait pas mieux inclure dans le libellé de l'alinéa 1er de l'article sous examen les articles qu'il y a en principe lieu de considérer comme articles prohibés par le droit communautaire, la Direction de l'Aviation civile, en tant qu'autorité nationale compétente pour l'application du règlement modifié (CE) No 2320/2002 devant par ailleurs veiller à une information correcte du public concerné:

„Sera punie ... 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“.

- en ce qui concerne le nouveau paragraphe (2) de l'article 14bis, le Conseil d'Etat se demande s'il ne vaudrait pas mieux écrire „... les contrôles de sûreté prévus par le droit communautaire“, le

point 6.3 de l'annexe du règlement (CE) No 2320/2002, cité par la commission parlementaire, disposant que le fret, les messageries et les colis exprès ne sont transportés par air qu'à la condition que les contrôles énumérés par la suite soient appliqués. Il ne s'agit donc pas de contrôles simplement autorisés par le droit communautaire, mais de contrôles imposés par le droit communautaire, même s'il y a possibilité de choix quant aux mesures de contrôle à appliquer.

La commission a repris le libellé proposé à insérer à l'endroit du paragraphe (1) de l'article 14*bis*. Elle a également adopté la proposition du Conseil d'Etat en ce qui concerne le remplacement du terme „autorisés“ par celui de „prévus“ à l'endroit du paragraphe (2).

*Point 10° (ancien point 13°)*

Le point 10° insère un nouvel article 14*ter*.

En ce qui concerne le paragraphe (1), au-delà de la reprise des modifications suggérées par le Conseil d'Etat en matière de taux minima et maxima de l'amende (25-250 euros) et de la suppression des alinéas 6, 7 et 8, la commission a amendé l'alinéa 5 en faisant référence de manière générique au „nombre de personnes autorisées dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport“ et ce en anticipant une modification du seuil actuel de cinq personnes prévu dans le règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg.

En ce qui concerne les paragraphes (2) et (3), les propositions du Conseil d'Etat ont été intégralement reprises, notamment en matière de taux minima et maxima de l'amende encourue.

Le paragraphe (4) relatif à la récidive a été supprimé en ce qu'il n'apporte pas de plus-value par rapport à l'article 34 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire.

*Point 11° (ancien point 14°)*

Le point 11° insère un nouvel article 24*bis* traitant de la fixation des trajectoires employées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg.

La commission parlementaire a fait siennes les propositions émises par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 3 mars 2009. Elle a ainsi repris sa formulation des anciens paragraphes 2 et 3 de cet article et supprimé l'ancien paragraphe 4. Il est donc recouru à un règlement grand-ducal comme instrument constitutionnel approprié pour l'établissement des trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg. Aussi l'infraction pénale préconisée (contravention) a été précisée conformément à la proposition de texte du Conseil d'Etat.

Concernant l'établissement de ces trajectoires, la Commission des Transports donne à considérer que s'il est vrai que les points de ralliement avec les espaces aériens étrangers tout comme le futur cadre dessiné par la législation communautaire „Ciel unique européen“ à travers la réorganisation de l'espace aérien en blocs fonctionnels d'espace aérien (FAB) ait certes des incidences sur l'établissement des trajectoires au Grand-Duché de Luxembourg, la fixation formelle des trajectoires d'approche et de décollage pour l'aéroport de Luxembourg demeurera néanmoins une compétence nationale. L'établissement des trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg, surtout en ce qui concerne l'acheminement du trafic VFR (opérant suivant les règles de vol à vue et constitué en très grande partie par l'aviation légère et sportive), ne découlera certainement pas du cadre contraignant international incorporé par le „Ciel unique européen“.

*Point 12° (ancien point 15°)*

Le point 12° insère un nouvel article 24*ter*.

La Commission des Transports a fait siennes les modifications purement rédactionnelles du Conseil d'Etat, à savoir de remplacer au paragraphe (7) la référence au paragraphe (8) par une référence au paragraphe (5) ainsi que de supprimer au paragraphe (8) *in fine* la référence au paragraphe (2).

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord au nouveau texte de l'article 24*ter*, sous réserve de deux observations:

La première observation concerne la consignation. Tout comme pour le projet de loi No 5710, se pose en l'occurrence la question de l'opportunité du maintien de la consignation, alors qu'en cas de refus de verser la consignation, les agents ne disposent d'aucune mainmise sur le contrevenant. Le

Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à son avis complémentaire du 31 mars 2009 relatif audit projet de loi No 5710. Il propose en conséquence de faire abstraction du paragraphe (8) de l'article 24ter. Se pose de toute façon la question de la conformité au droit communautaire de la disposition figurant sous (8), en ce que le texte n'exclut pas les ressortissants communautaires de son champ d'application. Dans le cadre du projet de loi No 5710, le Conseil d'Etat a formulé une opposition formelle à l'encontre d'un texte de la même teneur que celui sous examen. Il doit en conséquence en être de même à propos de la présente disposition.

La deuxième observation est plus fondamentale, et elle anticipe les considérations que le Conseil d'Etat développera à l'endroit de l'article I, points 15° et 16°. L'Administration des douanes et accises ne disposant pas d'une compétence générale de police, le Conseil d'Etat propose de réserver à la seule Police grand-ducale le pouvoir de décerner des avertissements taxés. Au texte du paragraphe (1) il y aurait en conséquence lieu de supprimer le bout de phrase „et par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises“.

La Commission des Transports fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en supprimant, par analogie à sa décision dans le cadre du projet de loi No 5710, la disposition incriminée. Elle a en outre tenu compte des considérations de la Haute Corporation en ce qui concerne les compétences de police et a supprimé le bout de phrase permettant à des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises de décerner des avertissements taxés, en conséquence logique elle a de plus supprimé au paragraphe (2) les termes „, , dans le bureau des douanes et accises“.

*Point 13° (ancien point 16°)*

Le point 13° insère un article 28bis.

La commission tient à rappeler le double objectif recherché par les auteurs lors de la rédaction de cet article. D'un côté, il s'agit d'établir un cadre permettant la répression du personnel navigant dirigeant un aéronef sous emprise d'alcool ou de stupéfiants. Il s'agit, en matière d'alcool, d'une obligation découlant du règlement (CE) No 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (EU-OPS) prévoyant une limite maximale de taux d'alcoolémie autorisé de 0,2 pour mille au commencement d'une période de service de vol (*OPS I.085 e*) qu'il s'agit d'ancrer dans le droit luxembourgeois.

D'un autre côté, il s'agit de prévenir un danger au sol pour les aéronefs et leurs passagers par le comportement de personnel aéroportuaire sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants dont l'action peut avoir un impact direct sur la sécurité des opérations aériennes.

Finalement, ledit texte n'a pas pour objectif de viser les passagers, qui restent libres de consommer de l'alcool, notamment avant l'embarquement ou à bord de l'aéronef. A cet égard, des procédures en matière de passagers indisciplinés sont en place et proportionnelles à l'objectif recherché.

Sur base de ces considérations, la Commission des Transports a entendu maintenir inchangé le dispositif en ce qu'elle estime qu'il est proportionnel par rapport à l'objectif recherché d'augmentation de la sécurité aérienne. Le dispositif est aussi jugé efficace en ce qu'il permet à la fois des contrôles en cas d'indices graves (volet répressif) tout comme des contrôles inopinés (volet préventif), proposition qui avait par ailleurs été faite par le Conseil d'Etat dans son avis du 22 mars 2005 dans un souci d'efficacité.

Un système d'interdiction d'accès aux zones de sûreté et aux zones critiques de l'aéroport sans fixation de seuil d'alcoolémie est jugé disproportionné et irréalisable vu le nombre et la variété des personnes visées, sans par ailleurs apporter nécessairement de plus-value à l'objectif recherché. A cet égard, il convient de rappeler que l'interdiction d'accès entraîne en pratique souvent pour l'intéressé une impossibilité d'exercer son travail.

Un amendement s'est toutefois imposé afin d'adapter ledit texte aux amendements intervenus au projet de loi No 5906 [paragraphe (3) et (4)], suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 3 mars 2009, tout en tenant compte de la particularité du contexte aéroportuaire par rapport à la route et de la nécessité de disposer d'un texte clair et précis avec l'incrimination du seul dépassement du taux d'alcool (où il est fait distinction entre membres du personnel navigant et les autres) ou du taux de substances visées au paragraphe 4. Dans ce sens, le paragraphe (1) a également été précisé afin de déterminer sans ambiguïté les personnes visées et les comportements incriminés enlevant le renvoi

existant en matière de circulation routière aux personnes atteintes d'autres „infirmités“ ou „troubles“.

Sinon, il est fait droit aux propositions de modifications rédactionnelles du Conseil d'Etat concernant les paragraphes (1) et (2) ainsi que les suppressions des alinéas 3, 4 et 6 du paragraphe (2), rendant le texte plus lisible et intelligible.

Vu l'observation du Conseil d'Etat d'inadéquation des sanctions prévues en cas de refus de la personne de se prêter à un des examens prévus, le paragraphe (5) prévoit désormais l'application dans ces cas des mêmes sanctions qu'en cas de dépassement effectif du taux d'alcoolémie autorisé ou du taux sérique des substances visées au paragraphe (4), impliquant que les membres du personnel navigant n'auraient pas intérêt à se soustraire aux mesures de dépistage, même s'ils s'attendaient à un résultat positif.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat concède qu'il ne s'était pas opposé, dans son premier avis, à l'introduction d'un système de détection de l'alcoolémie ou de l'influence de stupéfiants prenant comme modèle les dispositions afférentes de la loi modifiée du 14 février 1955, et qu'il avait même proposé de compléter le dispositif par des contrôles préventifs à l'initiative du Procureur d'Etat. Le premier avis complémentaire du 3 mars 2009 fait état des réflexions plus amples du Conseil d'Etat sur cette question, compte tenu également du fait que depuis l'avis du Conseil d'Etat du 22 mars 2005, la législation en matière de circulation routière a connu des développements considérables (voir la loi du 18 septembre 2007 ayant modifié la loi modifiée du 14 février 1955). De plus, et au regard du projet de loi No 5906, le dépistage de stupéfiants ne semble pas être aussi évident que ne le laissait entendre la loi du 18 septembre 2007. Aussi le Conseil d'Etat reste-t-il réservé quant à la question de savoir si la voie pour laquelle les auteurs des amendements ont opté est vraiment la meilleure voie à suivre. Pour ce qui est du texte amendé, le Conseil d'Etat recommande de

- biffer au paragraphe (1) le bout de phrase „ , hors les cas où le minimum de la peine d'emprisonnement ou le maximum de la peine d'amende prévues aux paragraphes (2) et (4) du présent article sont plus élevés,“. Tout d'abord, le renvoi au paragraphe (4) ne fait pas de sens, dans la mesure où ce paragraphe ne prévoit pas de sanctions aggravées. Ensuite les dispositions pertinentes du paragraphe (2) sont introduites par les termes „Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er du présent paragraphe ...“, excluant ainsi de manière expresse les sanctions généralement encourues;
- redresser, à l'alinéa 2 du paragraphe (2), le libellé de la phrase qui devra se lire „... ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé (au lieu de: lorsqu'il a consommé) des boissons alcooliques ...“;
- porter, à l'alinéa 3 du paragraphe (2), le minimum de la peine d'emprisonnement à 2 ans. En effet, la durée minimum de la peine ne peut pas être égale à celle du maximum;
- écrire, au paragraphe (5), alinéa 2, „... des substances visées à l'alinéa 1er (au lieu de: l'article 1er) du paragraphe (4)...“, et de redresser le renvoi, les tests standardisés étant prévus, non par l'alinéa 1er, mais par l'alinéa 3 du paragraphe (4);
- écrire „instantanément“ au lieu de „instant“ au paragraphe (6) et prévoir qu' „Il en est de même lorsque la personne visée refuse de se soumettre aux tests prévus“.

La Commission des Transports a fait siennes les propositions citées.

#### *Point 14° (ancien point 17°)*

Le point 14° remplace l'article 39 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Au vu des considérations du Conseil d'Etat, la Commission des Transports a consacré trois nouveaux articles dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne: les articles 39, 39bis et 39ter aux pouvoirs des différents agents intervenant dans l'enceinte aéroportuaire.

Le libellé modifié de l'article 39 entend opérer une modernisation des dispositions existantes inhérentes aux entités qui peuvent procéder ou faire procéder aux inspections-filtrages (terminologie découlant des définitions contenues dans l'annexe au règlement (CE) No 2320/2003, point 23, qui entend par ce biais „l'application de moyens techniques ou autres visant à identifier et/ou détecter des articles prohibés“). Il est ainsi préférable de remplacer l'ancien terme de „fouille“ par celle d'inspection-filtrage.

Les alinéas 1er et 2 précisent les domaines d'intervention privilégiés des officiers de police judiciaire de la police grand-ducale respectivement des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises

qui correspondent à leurs missions légales primaires et qui répondent à la répartition des tâches arrêtée dans le programme national de sûreté de l'aviation civile.

L'article dont question fait désormais abstraction des agents de la Direction de l'aviation civile voire du service aéronautique du Ministère des Transports.

Le troisième alinéa confère aux agents visés aux deux premiers alinéas le pouvoir d'interdire l'accès aux zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg aux personnes qui entendent se soustraire aux inspections-filtrage.

Les zones à accès réglementé incorporent suivant le droit communautaire les parties critiques d'un aéroport ainsi que les aéronefs y stationnés.

Le Conseil d'Etat note que ce nouveau point 14° ne donne pas lieu à observation.

*Point 15° (ancien point 17°)*

Le point 15° ajoute un article 39bis.

Le Conseil d'Etat a relevé à maintes reprises et à juste titre son opposition formelle à octroyer des pouvoirs de police judiciaire aux „agents de la Direction de l'aviation civile“ sans autre délimitations, conditions ou précisions quelconques.

La commission parlementaire a donc amendé le libellé de l'article sous rubrique en s'appuyant sur le fait que le Conseil d'Etat laisse entrevoir que l'octroi de pouvoirs de police judiciaire serait concevable pour les fonctionnaires de la Direction de l'aviation civile sous réserve de respecter certaines conditions et formalités essentielles. Ainsi il renvoie à son avis du 23 septembre 2008 relatif au projet de loi No 5819 a) concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) No 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation de substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) No 793/93 du Conseil et le règlement (CE) No 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/655/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE, b) modifiant la loi modifiée du 15 juin 1994, – relative à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses, – modifiant la loi du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses, c) modifiant la loi du 3 août 2005 relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses, d) abrogeant la loi modifiée du 11 mars 1981 portant réglementation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses. Par ailleurs l'avis du 23 septembre 2008 ainsi que l'avis complémentaire du 19 décembre 2008 opèrent à leur tour un renvoi au projet de loi No 5695 relative à l'eau et à la loi du 26 novembre 2008 concernant la gestion des déchets de l'industrie extractive aux fins d'asseoir des critères concordants en matière d'instauration de pouvoirs de police judiciaire.

La Commission des Transports a entendu maintenir les compétences de police judiciaire antérieurement concédées aux „agents de surveillance du service aéronautique“ au bénéfice d'un nombre déterminé de fonctionnaires de la Direction de l'aviation civile, étant donné que le cadre légal et réglementaire de l'aviation civile constitue un domaine qui se distingue par son haut degré de technicité et de spécialité.

Ainsi, en amendant cet article la commission parlementaire a suivi les pistes d'orientation fournies par le Conseil d'Etat dissipant autant que possible ses inquiétudes. Ainsi l'article 39bis détermine les agents „éligibles“ de la Direction de l'aviation civile pour l'octroi de pouvoirs de police judiciaire et restreint cette faculté aux seuls fonctionnaires de la carrière supérieure de ladite administration publique.

Par ailleurs ces fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire devront justifier d'une qualification professionnelle appropriée à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. L'article 39bis prévoit le principe de l'instauration d'une telle formation en reléguant les modalités d'organisation de cette formation à un règlement grand-ducal.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat donne à considérer qu'il n'est pas possible de se référer aux „officiers de police judiciaire“ de l'Administration des douanes et accises. Il ajoute que le texte pose de toute façon un sérieux problème d'articulation des compétences des différents intervenants: en règle générale, le pouvoir de constater les infractions aux lois et règlements appartient à la Police. Le législateur peut charger d'autres fonctionnaires de pouvoirs de police judi-

ciaire, y compris le pouvoir de constater des infractions. Le Conseil d'Etat part de l'idée qu'il n'est pas dans les intentions des auteurs (ni du projet de loi originaire, ni des amendements) de voir conférer des pouvoirs de police générale à l'Administration des douanes et accises. Cette Administration exerce à l'aéroport ses compétences douanières, mais non pas des compétences de police générale. Autrement, il y aurait un risque d'incohérence notamment avec l'article III, point 1° du projet de loi amendé.

Le Conseil d'Etat propose dès lors d'écrire: „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“. Si la Chambre des Députés estimait néanmoins nécessaire de réserver à l'Administration des douanes et accises des pouvoirs de police judiciaire, accessoirement à ses compétences douanières, le texte du paragraphe (1) pourrait être complété par un deuxième alinéa disposant que „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.“

La Commission des Transports, jugeant nécessaire dans ce contexte précis de réserver à l'Administration des douanes et accises des pouvoirs de police judiciaire, a repris les deux libellés proposés en alternative par le Conseil d'Etat. Elle a en outre ajouté le terme „leur“ demandé par la Haute Corporation à l'endroit du dernier alinéa du paragraphe (3) du nouvel article 39bis.

*Point 16° (ancien point 17°)*

Le point 16° ajoute un article 39ter.

Les dispositions sous examen ont trait aux prérogatives des agents identifiés à l'article 39bis ci-avant en vue de procéder aux contrôles requis dans les installations, locaux, dépendances et moyens de transport pour veiller au respect des exigences relatives à la sûreté et à la sécurité aériennes prises en vertu de la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le libellé de l'article suit étroitement la proposition de texte rédigée par le Conseil d'Etat dans son avis No 47.888 du 23 septembre 2008 relatif au cadre légal REACH (article 4).

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque qu'il y a lieu de ne viser au paragraphe 1er de l'article 39ter que les fonctionnaires visés à „l'article 39bis, paragraphe (1), alinéa 1er“, (dans l'hypothèse où la Chambre des députés décide de maintenir certains pouvoirs de police à l'Administration des douanes et accises), les pouvoirs de contrôle de l'Administration des douanes et accises étant réglés par la loi générale des douanes.

Il préconise en outre de reformuler comme suit le point b) du paragraphe (3) de l'article 39ter nouveau, alors que dans la teneur proposée, le texte est inintelligible: „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 ...“ (suit le reste du texte proposé).

La commission a fait siennes les deux propositions de texte du Conseil d'Etat.

*Point 17° (ancien point 18°)*

Le point 17° ajoute un article 39quater à la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

Le libellé revu de l'article 39quater entend dissiper les préoccupations exprimées par la Haute Corporation concernant l'absence de conditions d'agrément et de qualification des agents de sûreté accomplissant des missions de sûreté comme une délimitation précise des „missions de sûreté“.

Le paragraphe (1) précise que l'octroi d'un agrément des agents de sûreté en question relève de la compétence de la Direction de l'aviation civile. Ceci est en ligne avec les tâches et les missions qui reviennent, en vertu du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ), à la Direction de l'aviation civile en sa qualité d'autorité compétente chargée de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) – cf. commentaire de l'article II, point 2°.

Le deuxième alinéa de l'article sous rubrique précise les „missions de sûreté“ qui découlent de l'annexe au règlement (CE) No 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Le troisième alinéa précise que l'agent de sûreté par l'entremise de son agrément ne sera habilité qu'à exécuter des missions de sûreté pour lesquelles il dispose des qualifications requises.

Le paragraphe (2) relègue à un règlement grand-ducal les conditions de qualification et de formation desdits agents de sûreté.

Les paragraphes (3) et (4) viennent préciser davantage les pouvoirs des agents de sûreté dûment qualifiés qui agissent pour compte de l'entité gestionnaire de l'aéroport et sous la supervision et la responsabilité de la Police grand-ducale dans le cadre des missions d'inspection-filtrage et de contrôle d'accès. Ces dispositions viennent compléter celles prévues à l'article 39 de la présente loi.

Dans son commentaire des amendements parlementaires apportés au libellé de cet article, le Conseil d'Etat admet que les critères de qualification et de formation initiale et récurrente des agents de sûreté ne se rapportent pas à une profession proprement dite, mais à l'exécution de missions de sûreté par certains membres du personnel de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou des opérateurs aériens. Il peut donc se déclarer d'accord à voir préciser ces critères par voie de règlement grand-ducal. Il recommande toutefois de remplacer l'adjectif „(de manière) concise“ par „précise“ au troisième alinéa du paragraphe (1) de l'article 39quater. La commission parlementaire a remplacé ce terme.

*Point 18° (ancien point 20°)*

Le point 18° insère un nouvel article 42 dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 précitée.

*Point 19° (ancien point 21°)*

Le point 19° insère un nouvel article 43.

La Commission des Transports suit le raisonnement et la recommandation exposés par le Conseil d'Etat de faire appliquer au lieu de sanctions pénales des sanctions administratives en cas de violation des dispositions du règlement 1107/2006/CE 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.

Les paragraphes (4) et (5) précisent les garanties de la personne visée avant qu'une amende administrative ne puisse être infligée.

Le paragraphe (1) demeure inchangé.

Aux paragraphes suivants, les suggestions rédactionnelles du Conseil d'Etat sont intégralement reprises.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque qu'au paragraphe (3) du nouvel article 43 il y a lieu d'écrire: „ou à celui de leur équipement de mobilité ...“, ainsi que tel est le cas dans le document parlementaire *No 5273*<sup>13</sup> entre-temps publié. La commission a procédé à ce redressement.

## *Article II*

L'article II comporte toutes les modifications opérées à 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.

*Point 1°*

Le point 1° remplace le paragraphe (2) de l'article 7 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Point 2°*

Le point 2° remplace l'article 15.

En ce qui concerne le premier paragraphe, le Conseil d'Etat soulève à juste titre qu'il n'appartient pas à un organe consultatif (tel le comité national de sûreté de l'aviation civile – CONATSAC) d'arrêter formellement le PNS (programme national de sûreté de l'aviation civile), ni par ailleurs le programme national de contrôle qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ). L'amendement précise dans un nouveau paragraphe (3) que l'arrêt définitif desdits plans incombe au Ministre des Transports.

Il est aussi fait droit à l'observation du Conseil d'Etat qui manifeste sa réticence à attribuer au CONATSAC et l'élaboration du PNS et celle du PNCQ, le programme national pour assurer le contrôle

et l'efficacité du PNS étant donné que la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente au vu de la législation européenne en matière de sûreté aérienne. Le texte proposé par le Conseil d'Etat pour le paragraphe (2) est repris, tout comme la suppression du paragraphe (4).

Concernant le paragraphe (5), la proposition de précision du Conseil d'Etat est reprise.

Les auteurs ont suivi la piste de réflexion indiquée par le Conseil d'Etat privilégiant l'introduction de sanctions administratives au vu du fait qu'il résulte de l'article 3 du règlement (CE) No 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile qu'il convient de conférer à l'autorité compétente les pouvoirs d'exécution nécessaires.

En conséquent l'ancien paragraphe (6) est supprimé, l'article en question doté de quatre paragraphes nouveaux (paragraphes 7 *nouveau* à 10) indiquant les mesures que peut prendre le directeur de l'aviation civile en cas de constatation d'une non-conformité grave, et les éventuelles sanctions administratives que le Ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger aux acteurs ou aux entités, obligées à soumettre pour approbation un plan de sûreté, en cas de non-cessation de ce manquement grave endéans un délai raisonnable imparti.

Les dispositions afférentes s'inspirent du régime de sanction administrative proposé par le Conseil d'Etat pour les violations des dispositions inhérentes aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (cf. commentaire de l'article I, point 21°).

Le nouveau texte ne suscite pas de plus amples observations du Conseil d'Etat.

#### *Point 3°*

Le point 3° remplace l'intitulé et le premier paragraphe de l'article 16 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

#### *Point 4°*

Le point 4° ajoute un dixième et un onzième tirets au paragraphe 3 de l'article 17.

Quant à l'opposition formelle exprimée à l'encontre du point 4° de l'article II, la Commission des Transports suit la position du Conseil d'Etat en ce qu'il ne peut être question de doter la Direction de l'aviation civile d'une compétence „généralisée“ en matière de prévention, de recherche et de constatation d'infractions.

Elle tient cependant à garantir que la Direction de l'aviation civile puisse remplir ses missions organiques de prévention, de recherche et de constatation de non-conformités relatives à la sécurité et la sûreté aériennes, missions qui constituent la raison d'être de cette administration au sens des organisations internationales, corroborée par des rapports d'audit de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la Commission européenne qui insistent sur la nécessité de disposer d'une définition claire du rôle et des compétences des inspecteurs de la Direction de l'aviation civile.

Dans cet état d'esprit la Direction de l'aviation civile doit disposer d'un nombre limité, bien déterminé de fonctionnaires formés en conséquence qui sont chargés de ces missions.

Pour ce qui est du premier tiret relatif à l'agrément des agents habilités et des expéditeurs connus, la modification tient compte de l'évolution du droit communautaire qui prévoit dorénavant que les expéditeurs connus soient agréés également par l'autorité compétente.

Dans son commentaire des amendements parlementaires apportés au libellé de cet article, le Conseil d'Etat souligne que le onzième tiret nouveau est toujours à supprimer: les articles 39bis et 39ter de la loi modifiée de 1948 (voir l'article I, points 15° et 16° ci-dessus) confèrent des pouvoirs de police judiciaire aux fonctionnaires du cadre supérieur de la Direction de l'Aviation civile. Aux termes de l'article 15 du Code d'instruction criminelle, les fonctionnaires et agents des administrations et services publics auxquels des lois spéciales attribuent certains pouvoirs de police judiciaire exercent ces pouvoirs dans les conditions et dans les limites fixées par ces lois. Il n'est aucunement nécessaire de faire état, au titre des missions de la Direction de l'Aviation civile, et sous une forme par ailleurs cryptique, de l'attribution de tels pouvoirs à certains fonctionnaires de ladite Direction. Il n'est pas non plus nécessaire de rappeler les dispositions de l'article 23 (2) du Code d'instruction criminelle comme faisant partie des missions de la Direction. S'agissant du contrôle administratif, c'est également à la loi de déterminer spécifiquement les pouvoirs s'y rattachant: là encore il n'est d'aucune utilité de compléter l'énoncé des missions de la Direction.

Partant, la Commission des Transports a supprimé ledit tiret et a adapté en conséquence la phrase introductive de ce point.

*Anciens points 5° et 6° (supprimés)*

Les anciens points 5° et 6° prévoyaient l'insertion de nouveaux paragraphes (4) et (5) à l'article 17.

La commission a fait droit aux observations du Conseil d'Etat par un abandon pur et simple de ces points concernant la collecte de données médicales et judiciaires et frappés d'oppositions formelles.

Il faut ajouter que la question de la collecte et du traitement de données judiciaires ne se pose plus dans des termes aussi aigus que lors de la rédaction de la première version du projet de loi fin 2003. L'autorisation d'accès aux zones à accès réglementé à l'Aéroport de Luxembourg (moyennant la vérification approfondie des antécédents judiciaires) étant du ressort de la Police grand-ducale, les agents de la Direction de l'aviation civile n'interviennent plus directement dans le processus d'autorisation d'accès.

La commission note que dans le cadre de la vérification sommaire des antécédents judiciaires incombant aux agents de la Direction de l'aviation civile dans les dossiers d'instruction des demandes en obtention d'une licence de conduite d'aéronef, d'une licence d'exploitation ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, il suffira de faire inscrire la Direction de l'aviation civile à l'arrêté ministériel modifié du 22 novembre 1977 déterminant la liste des administrations et des personnes morales de droit public pouvant réclamer le bulletin No 2 du casier judiciaire.

*Point 5°*

Le point 5° insère un nouvel alinéa en guise d'avant-dernier alinéa de l'article 17.

La Commission des Transports a suivi la recommandation du Conseil d'Etat d'adopter la disposition reprise ci-après à la loi organique de la Direction de l'aviation civile, à l'article 17 *in fine*, avant-dernier alinéa de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée.

Le Conseil d'Etat réplique qu'il suffit d'écrire „Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle du service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l'aviation civile.“, libellé repris par la commission.

*Point 6° (ancien point 7°)*

Le point 6° insère un nouvel article 19*bis*, article qui traite des pouvoirs de contrôle des agents de la Direction de l'aviation civile.

La commission a tenu compte des observations du Conseil d'Etat (voir commentaire du point subséquent).

*Point 7°*

Le point 7° insère un nouvel article 19*ter*, article qui permet au directeur de l'aviation civile d'ordonner des mesures d'urgence.

Par l'insertion de cet article, la commission a tenu compte des remarques du Conseil d'Etat exprimées à l'endroit de l'ancien point 7° de cet article notamment en ce qui concerne le risque de voir des mesures à prendre dans l'urgence devenir de véritables sanctions administratives.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas par principe à une extension des pouvoirs de contrôle de la Direction de l'aviation civile tant qu'elle agit en tant qu'autorité administrative.

L'article s'inspire des dispositions afférentes du Code du travail (article L. 416-6 définissant les mesures d'urgence de l'Inspection du Travail et des Mines) et vise à donner à la Direction de l'aviation civile les moyens de réagir immédiatement et efficacement face à des dangers graves mettant en péril la sécurité aérienne respectivement la sûreté de l'aviation civile.

Ces mesures ont trait aussi bien aux infrastructures qu'aux aéronefs, le traitement des deux cas est cependant différent.

En ce qui concerne les aéronefs, les dispositions reprises sont celles qui figurent dans les articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, texte basé sur le droit communautaire qui est sans

équivoque en ce qui concerne les règles à respecter quant à la navigabilité d'un aéronef et qui évite tout blocage abusif ou au-delà du temps nécessaire à la remise en état de l'aéronef par l'autorité.

Pour ce qui est des mesures relatives aux infrastructures, il y a lieu de remarquer que la mesure d'urgence est décrétée par le directeur de l'aviation civile et n'est pas laissée à l'appréciation de l'inspecteur sur le terrain, compte tenu des incidences que peut avoir une telle décision. Par la suite, cette décision, qui a une validité limitée à maximum 48 heures, doit être confirmée par le Ministre ayant les transports aériens dans ses compétences pour être maintenue.

Compte tenu de l'importance de ces décisions, il est prévu que l'administré concerné peut intenter un recours en réformation.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat s'interroge sur le sens et la portée des termes „remise en état“. Il s'agit d'une notion qui est reprise du Code du travail (article L. 614-6.), où elle est à resituer dans le contexte de la sécurité et de la santé des travailleurs sur le lieu du travail. Le Conseil d'Etat remarque

- s'il ne vaudrait pas mieux parler simplement des „mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes“.
- qu'au deuxième alinéa du nouvel article 19ter il y a lieu d'écrire „... qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer ...“.

La commission parlementaire a repris ces deux libellés proposés.

Elle tient toutefois à réagir à l'observation du Conseil d'Etat lorsque celui-ci estime, s'agissant de l'immobilisation d'un aéronef, que la façon de procéder par un renvoi aux articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires peut être problématique. Cette préoccupation résulte du constat que dans le cadre de l'article sous examen, un recours en réformation est ouvert contre „toutes les décisions administratives“, alors que la loi de 2008 ne prévoit pas un tel recours en réformation.

Partant, la Commission des Transports rappelle le principe juridique „*lex posterior derogat legi priori*“. Un recours en réformation est donc possible contre ces décisions administratives. La commission rappelle en outre qu'un recours en réformation n'a pas d'effet suspensif et reste ainsi sans incidence sur l'efficacité des mesures d'urgence ordonnées par le directeur de l'aviation civile.

#### Point 8°

Le point 8° insère un nouvel article 19quater traitant des exigences en matière d'assurance.

Il est tenu compte des propositions du Conseil d'Etat concernant les paragraphes (4) et (10).

La commission a suivi le Conseil d'Etat qui constate, dans son deuxième avis complémentaire, qu'il n'a pas été tenu compte de ses observations concernant le paragraphe (8) et signale qu'il y a impérativement lieu de fixer le minimum de la peine d'emprisonnement encourue, de même que le minimum de l'amende encourue. Il y aura donc lieu d'écrire „... d'un emprisonnement de huit jours à un an, et d'une amende de 251 à 50.000 euros, ou d'une de ces peines seulement ...“.

#### Point 9°

Le point 9° insère un nouvel article 20bis qui prévoit la reconstitution de la carrière du directeur de l'aviation civile.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

### Article III

L'article III réunit toutes les modifications entreprises à 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.

#### Point 1°

Le point 1° remplace le premier alinéa de l'article 1er de la loi du 26 juillet 2002 précitée.

La commission a supprimé deux parties de phrases, jugées superfétatoires par le Conseil d'Etat qui partant n'a plus d'observation à émettre dans son deuxième avis complémentaire.

*Point 2°*

Le point 2° remplace le premier alinéa de l'article 2.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Point 3° ancien (supprimé)*

Ce point prévoyant l'insertion d'un nouvel article 2bis portant institution d'un comité de coordination est devenu superfétatoire. Il est ainsi répondu à une question afférente soulevée par le Conseil d'Etat.

Les missions revenant à l'entité gestionnaire de l'aéroport et au prestataire de services de navigation aérienne ont été clarifiées suite à l'adoption de la loi du 21 décembre 2007 portant organisation de l'Administration de la navigation aérienne, ainsi que suite à la conclusion d'un avenant au contrat entre l'Etat et lux-Airport approuvé par règlement grand-ducal du 19 décembre 2008.

\*

## VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

\*

### 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 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) 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

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

1° Au deuxième alinéa de l'article 1er, la définition des aéronefs d'Etat est remplacée par le texte suivant:

„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.“

2° Le dernier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„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.“

3° Le troisième alinéa de l'article 3 est remplacé par le texte suivant:

„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.“

4° L'article 7 est remplacé par trois paragraphes nouveaux libellés comme suit:

„**Art. 7.-** (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.“

(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 pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire.

Peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne les redevances d'atterrissage, les redevances de vol de nuit et toute autre redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne.

Le montant de ces redevances est fixé par l'entité prestataire de ces services 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 variation 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.“

5° Un nouvel article *7bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 7bis.**– (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'incapacité, 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.“

6° Un nouvel article 11*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 11*bis*.**– 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.“

7° Un nouvel article 13bis est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 13bis.**– 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.“

8° Un nouvel article 13ter est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 13ter.**– 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.“

9° Un nouvel article 14bis est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 14bis.**– (1) Sera punie d’une peine d’emprisonnement de 8 jours à un an et d’une amende de 251 à 12.500 euros ou d’une de ces peines seulement, toute personne transportant à bord d’un aéronef des revolvers, armes à feu et armes, des armes blanches et objets coupants, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire.

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

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

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

- a. ne soumet pas les passagers à une inspection-filtrage telle que prévue par le droit communautaire;
- b. omet de procéder ou n’effectue pas des fouilles de sûreté dans les aéronefs avant chaque décollage;
- c. n’assure pas le maintien de la stérilité de l’aéronef jusqu’à l’embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation du départ;
- d. n’effectue pas la surveillance requise pour empêcher l’accès aux aéronefs en service ou hors service par des personnes non autorisées;
- e. ne ferme pas les portes de la cabine ou ne retire pas les passerelles télescopiques et escaliers ventraux de l’aéronef hors service;
- f. n’appose pas de scellés ou de témoins d’intégrité sur les portes de l’aéronef hors service;
- g. n’utilise pas des scellés numérotés et contrôlés individuellement;
- h. ne vérifie pas les scellés, avant la mise en service de l’aéronef, afin de 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.“

10° Un nouvel article 14<sup>ter</sup> est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 14<sup>ter</sup>.**– (1) Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l’aéroport de Luxembourg qui ne dispose pas d’une autorisation d’accès valable est punie d’une amende de 25 à 250 euros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11° Un nouvel article 24<sup>bis</sup> est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24<sup>bis</sup>.**– 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.“

12° L’article 24<sup>ter</sup> est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24<sup>ter</sup>.**– (1) En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 12, 13<sup>bis</sup>, 14, 14<sup>bis</sup>, 14<sup>ter</sup> et 24<sup>bis</sup>, 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.“

13° Un nouvel article *28bis* est inséré, libellé comme suit:

„**Art. 28bis.**– (1) Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sous influence d'alcool ou sous influence d'une des substances visées à l'alinéa 1er 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 1er du présent paragraphe, le minimum de la peine d'emprisonnement et le maximum de la peine d'amende prévues au paragraphe (1) sont portés à respectivement 1 an et 25.000 euros pour tout membre du personnel navigant, qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins de 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,05 mg d'alcool par litre d'air expiré.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 1er 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'un des substances visées à l'alinéa 1er 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.

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 1er du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang sera augmentée du double. Le résultat de la prise de sang fait foi.

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

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

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures, et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée aux tests visés à l'alinéa 2 du présent paragraphe. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1er 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 1er du présent paragraphe.

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

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

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

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

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

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

14° L'article 39 est modifié par le texte suivant:

„**Art. 39.**– Les officiers de police judiciaire de la Police grand-ducale peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle et leur responsabilité dans les zones de sûreté à accès réglementé de

l'aéroport de Luxembourg à l'inspection-filtrage de toutes personnes et de leurs objets, bagages ou véhicules.

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

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

15° Il est ajouté un article 39bis, libellé comme suit:

**„Art. 39bis.–** (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 serment 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."

16° Il est ajouté un article 39ter dont le libellé est le suivant:

**„Art. 39ter.–** (1) Les fonctionnaires visés à l'article 39bis, paragraphe (1), alinéa 1er, 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 aéroports, 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.“

17° Il est ajouté un article 39<sup>quater</sup>, libellé comme suit:

„**Art. 39<sup>quater</sup>.**– (1) Le directeur de l'aviation civile agréé les agents de sûreté de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou des opérateurs aériens exécutant des missions de sûreté à l'Aéroport de Luxembourg qui répondent aux critères requis de qualification et de formation.

Par missions de sûreté il y a lieu de considérer les missions de contrôle des accès aux zones à accès réglementé de l'Aéroport de Luxembourg, les missions d'inspection-filtrage des personnes, des bagages, des marchandises ou autres fournitures ainsi que des véhicules pénétrant dans les zones précitées, les missions de protection et de fouille des aéronefs ainsi que les missions de surveillance des zones précitées.

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

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

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

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

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

18° Un nouvel article 42 est inséré et libellé comme suit:

„**Art. 42.**– (1) Dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'évènements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'évènements définis par le droit communautaire comme ayant eu ou étant susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'ont pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef.

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

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

19° Un nouvel article 43 est inséré et libellé comme suit:

„**Art. 43.**– (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) No 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant le 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. II.** La loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, est modifiée comme suit:

1° Le paragraphe 2 de l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

„2. Pour l'application du paragraphe 1 du présent article sont notamment considérées comme infrastructures centralisées:

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

Cette liste peut être élargie par règlement grand-ducal.“

2° L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

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

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

(2) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application du règlement modifié (CE) No 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. A ce titre, elle est chargée de contrôler et de coordonner la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS). Elle veille à la publicité et à la diffusion adéquates du PNS. Elle est aussi chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre, en ce compris la diffusion, du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ), destiné à garantir l'efficacité du PNS. Elle peut à tout moment proposer une adaptation et une mise à jour du PNS.

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

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

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

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

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

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

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

(9) L'amende ne peut être infligée que si l'opérateur ou le gestionnaire visé au paragraphe (6) a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à 15 jours.

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

3° L'intitulé et le premier paragraphe de l'article 16 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée sont remplacés par le texte suivant:

**„Art. 16.– Comité national de sûreté de l'aviation civile**

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

4° Un dixième et un onzième tirets sont ajoutés au paragraphe 3 de l'article 17 dont le texte est le suivant:

- „– la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus, ainsi que la fixation des conditions de reconnaissance des clients en compte et des fournisseurs connus;
- la négociation des accords de services aériens et la gestion des droits de trafic.“

5° Il est inséré un nouvel alinéa en guise d'avant-dernier alinéa de l'article 17 avec le libellé suivant:

„Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle du service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l'aviation civile.“

6° Un nouvel article 19bis est inséré avec le libellé suivant:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7° Un nouvel article 19<sup>ter</sup> est inséré avec le libellé suivant:

**„Art. 19<sup>ter</sup>.– Mesures d'urgence**

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

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

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

Les mesures d'urgence relatives à l'immobilisation au sol d'un aéronef suivent les dispositions prévues aux articles 13 à 15 de la loi du 23 avril 2008 ayant pour objet la transposition de la direc-

tive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

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

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

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

8° Un nouvel article 19<sup>quater</sup> est inséré avec le libellé suivant:

**„Art. 19<sup>quater</sup>.– Exigences en matière d'assurance**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9° Un nouvel article 20<sup>bis</sup> est inséré avec le libellé suivant:

**„Art. 20<sup>bis</sup>.– Disposition transitoire**

Le traitement du premier commissaire divisionnaire nommé directeur à la Direction de l'aviation civile avec effet au 1er janvier 2007 est calculé à partir de cette date conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, en prenant en compte un classement au grade de substitution P12<sup>bis</sup> de sa carrière initiale."

**Art. III.** 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 est modifiée comme suit:

1° Le premier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– L'Etat assume la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

La Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg.

Les conditions et les modalités pratiques inhérentes à l'autorisation d'accès précitée seront fixées par règlement grand-ducal.“

2° Le premier alinéa de l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 2.**– Sans préjudice des autorisations, le cas échéant requises, l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.“

Luxembourg, le 29 avril 2009

*Le Président-Rapporteur,*  
Roland SCHREINER

