

## N° 5742

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

portant

- création de l'Administration de la Navigation Aérienne
- 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;
  - la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2007;
- et abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

\* \* \*

*(Dépôt: le 28.6.2007)*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (21.6.2007) .....	2
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs .....	9
4) Commentaire des articles .....	11
5) Fiche financière .....	15

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant

- création de l'Administration de la Navigation Aérienne
- 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;
  - la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2007;
- et abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport.

Palais de Luxembourg, le 21 juin 2007

*Le Ministre des Transports,*

Lucien LUX

HENRI

\*

### TEXTE DU PROJET DE LOI

#### TITRE Ier

#### Dispositions générales

**Art. 1er.** Il est créé une Administration de la Navigation Aérienne de Luxembourg, dénommée ci-après „administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions et dénommé ci-après le „ministre“.

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

- a.) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome;
- b.) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
- c.) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, ainsi que d'exploiter et d'entretenir ces installations;
- d.) de développer et de mettre en oeuvre un programme de gestion de la sécurité et de la qualité;

- e.) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- f.) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
- g.) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manoeuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- h.) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- i.) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
- j.) de fournir des informations aéronautiques, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
- k.) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
- l.) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale;
- m.) d'assurer le respect des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit;
- n.) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
- o.) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation ainsi que du balisage lumineux;
- p.) d'assurer le fauchage des zones vertes;
- q.) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunérateurs prestés;
- r.) d'assurer la gestion du réseau informatique;
- s.) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
- t.) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

**Art. 3.** L'administration de la Navigation Aérienne se dotera d'un organigramme interne pour gérer les missions énumérées à l'article 2 ci-dessus.

**Art. 4.** (1) En vue de l'exécution de ses missions, l'administration peut conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services de navigation aérienne d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ainsi qu'adhérer à des organisations nationales ou internationales.

(2) Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues à l'article 2 ci-dessus, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts étrangers ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer au chef de ces prestations.

**Art. 5.** L'administration doit fournir à la Direction de l'Aviation civile toutes les informations lui permettant un contrôle adéquat de l'application de la réglementation nationale et internationale.

Sans préjudice du paragraphe précédent, le dépouillement des enregistrements comprenant les fixations écrites des enregistrements parlés et cartographiques des enregistrements radar, prévus à l'article 2.n) ci-dessus, est autorisé au cas par cas par le directeur de l'administration.

## TITRE II

**Personnel**

**Art. 6.** (1) L'administration est placée sous l'autorité d'un directeur. Un directeur adjoint assiste le directeur dans l'accomplissement de ses attributions. Il remplace le directeur en cas d'absence. La direction dirige, coordonne et surveille les activités des différents services qui lui soumettront chaque année un rapport d'activité et un projet de programme pour l'année suivante. Elle représente l'administration et établit les relations avec les autorités et le public.

(2) Le directeur et le directeur adjoint doivent être détenteurs soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit être inscrit au registre des titres étrangers prévu par la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.

(3) La gestion de chacun des services découlant de l'organigramme interne dont question à l'article 3 ci-dessus peut être assurée par un chef de service et en cas de besoin par un chef de service adjoint, désignés par le directeur.

**Art. 7.** Le cadre de l'administration comprend, en dehors d'un directeur et d'un directeur adjoint, les emplois et fonctions ci-après:

(1) Dans la carrière supérieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:

carrière de l'attaché de gouvernement et/ou de l'ingénieur:

- des conseillers de direction première classe et/ou des ingénieurs première classe
- des conseillers de direction et/ou des ingénieurs-chefs de division
- des conseillers de direction adjoints et/ou des ingénieurs principaux
- des attachés de gouvernement 1er en rang et/ou des ingénieurs-inspecteurs
- des attachés de gouvernement et/ou des ingénieurs
- des stagiaires ayant le titre d'attachés d'administration et/ou des stagiaires ayant le titre d'ingénieur stagiaire

(2) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

carrière du technicien diplômé:

- des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang
- des inspecteurs techniques principaux
- des inspecteurs techniques
- des chefs de bureau techniques
- des chefs de bureau techniques adjoints
- des techniciens principaux
- des techniciens diplômés
- des techniciens diplômés stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

(3) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

carrière de l'ingénieur technicien:

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs
- des ingénieurs techniciens principaux
- des ingénieurs techniciens
- des ingénieurs techniciens stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle d'ingénieur technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (4) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

carrière du rédacteur:

- des inspecteurs principaux 1ers en rang
- des inspecteurs principaux
- des inspecteurs
- des chefs de bureau
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs
- des rédacteurs stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (5) Dans la carrière inférieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 4:

carrière de l'expéditionnaire administratif:

- des premiers commis principaux
- des commis principaux
- des commis
- des commis adjoints
- des expéditionnaires
- des candidats expéditionnaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de commis adjoint est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (6) Dans la carrière inférieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 4:

carrière de l'expéditionnaire technique:

- des premiers commis techniques principaux
- des commis techniques principaux
- des commis techniques
- des commis techniques adjoints

- des expéditionnaires techniques;
- des candidats expéditionnaires techniques.

La promotion aux fonctions supérieures à celle de commis technique adjoint est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (7) Dans la carrière inférieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 3:

Carrière de l'artisan:

- des artisans dirigeants
- des 1ers artisans principaux
- des artisans principaux
- des premiers artisans
- des artisans
- des artisans stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de premier artisan est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

**Art. 8.** L'administration pourra recourir aux services d'employés et d'ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires disponibles.

**Art. 9.** La collation des titres de chef de service et chef de service adjoint prévus à l'article 6 sub (3) ne modifient pas le rang des fonctionnaires.

Les artisans et ouvriers affectés aux permanences des missions d'incendie et de sauvetage bénéficient d'une prime de 10 points.

**Art. 10.** Sans préjudice des règles générales relatives au statut des fonctionnaires, les conditions d'études, d'admission au stage, de nomination définitive et de promotion aux fonctions prévues à l'article 7 de la présente loi sont déterminées par règlement grand-ducal.

**Art. 11.** (1) Un règlement grand-ducal fixe les modalités des examens médicaux propres à l'administration et les autres conditions de recrutement.

(2) La limite d'âge pour les candidats aux fonctions du service incendie et sauvetage ainsi que du service du contrôle de la circulation aérienne est fixée à vingt-sept ans.

**Art. 12.** Le ministre est autorisé à procéder, par dérogation à l'article 16 de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi aux engagements supplémentaires de cinq ingénieurs techniciens.

### TITRE III

#### Dispositions modificatives

##### **Chapitre 1: Modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat**

**Art. 13.** L'article 22 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifié comme suit:

- à la section II sub 16° la mention „le directeur de l'administration de l'aéroport“ est supprimée;

- à la section IV sub 8°, derrière la mention „directeur adjoint de l’administration de l’Environnement“ est ajoutée la mention „directeur adjoint de l’administration de la navigation aérienne“;
- à la section IV sub 9° la mention „directeur de l’aéroport“ est remplacée par „directeur de l’administration de la navigation aérienne“.

**Art. 14.** L’annexe A – Classification des fonctions – tableau I „Administration générale“ est modifiée et complétée comme suit:

- au grade 14, est supprimée la mention „Administration de l’Aéroport – directeur adjoint.“;
- au grade 16, est supprimée la mention „Administration de l’Aéroport – directeur“;
- au grade 16 est ajoutée la mention „Administration de la Navigation Aérienne – directeur adjoint.“;
- au grade 17, est ajoutée la mention „Administration de la Navigation Aérienne – directeur“.

L’annexe D – Détermination – tableau I „Administration générale“ est modifiée et complétée comme suit:

- l’inscription au grade 14, grade de computation de la bonification d’ancienneté 12, de la fonction „directeur adjoint de l’Aéroport“ est supprimée et remplacée par l’inscription au grade 16, grade de computation de la bonification d’ancienneté 12, de la fonction „directeur adjoint de l’Administration de la Navigation Aérienne“;
- l’inscription au grade 16, grade de computation de la bonification d’ancienneté 12, de la fonction „directeur de l’Aéroport“ est supprimée et remplacée par l’inscription au grade 17, grade de computation de la bonification d’ancienneté 12, de la fonction „directeur de l’Administration de la Navigation Aérienne“.

### **Chapitre 2: Modification 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**

**Art. 15.** Un huitième tiret est ajouté à l’article 2, paragraphe 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l’exploitation de l’aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d’une nouvelle aérogare:

- „- l’exploitation technique et commerciale de l’aérodrome, sans préjudice des missions dévolues à l’Administration de la Navigation Aérienne“.

**Art. 16.** Un nouveau paragraphe est ajouté à l’article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l’exploitation de l’aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d’une nouvelle aérogare:

- „Un règlement grand-ducal règle la police de l’aéroport et de ses dépendances.“

### **Chapitre 3: Modification 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**

**Art. 17.** La définition sous c) de l’article 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l’accès au marché de l’assistance en escale à l’aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l’aviation civile, et c) d’instituer une Direction de l’Aviation Civile est remplacée par le texte suivant:

- „c) „Entité gestionnaire“: l’organisme désigné à l’article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police, l’aménagement et l’exploitation de l’aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d’une nouvelle aérogare, en ce qui concerne l’administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires.“

**Art. 18.** A l’article 17, paragraphe 3 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 tiret libellé

„- d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport“

est remplacé par le texte suivant:

„- d'assurer, en tant qu'autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire, la mission de contrôle des activités des prestataires de services présents sur l'aéroport“.

**Art. 19.** A l'article 17, paragraphe 3, le tiret libellé:

„de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l'aviation civile“ est remplacé par le texte suivant:

„- d'assurer, en tant qu'autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens.“

#### **Chapitre 4: Modification de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat**

**Art. 20.** (1) A l'article 17- Recrutements d'employés de nationalité étrangère auprès des administrations de l'Etat, paragraphe XVII Services dépendant du Ministère des Transports, est ajouté: L'Administration de la Navigation Aérienne, deux employés de la carrière supérieure.

(2) Est ajouté à l'article 43- Constitution des services de l'Etat à gestion séparée, un paragraphe IV – „Administration dépendant du Ministère des Transports: – Administration de la Navigation Aérienne“.

#### TITRE IV

##### **Dispositions transitoires**

**Art. 21.** Le fonctionnaire exerçant, à la veille de l'entrée en vigueur de la présente loi, les fonctions de directeur adjoint de l'Administration de l'Aéroport bénéficiera d'un avancement au grade 16 de sa carrière une année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

#### TITRE V

##### **Dispositions finales**

**Art. 22.** Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence à l'administration de l'Aéroport s'entend comme référence à l'Administration de la Navigation Aérienne, telle qu'elle est organisée par la présente loi. De même, dans ces textes, la référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de l'Aéroport s'entend comme référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de la Navigation Aérienne.

#### TITRE VI

##### **Dispositions abrogatoires**

**Art. 23.** Est abrogée la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport.



## EXPOSE DES MOTIFS

L'objectif majeur affiché par le projet de loi consiste à adapter le cadre légal de l'Administration de l'aéroport aux exigences communautaires telles qu'elles résultent du paquet législatif dit du „ciel unique européen“ qui a été adopté en mars 2004 afin notamment de garantir le respect des exigences communes pour une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne au Luxembourg.

A cet égard, il a été jugé opportun de regrouper au sein d'un seul projet de loi l'ensemble des dispositions afférentes à la transposition de ce paquet législatif, et en particulier tous les amendements à la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'Aéroport. Par ailleurs, il a été veillé à ce que les dispositions du projet de loi en question n'interfèrent pas avec les dispositions prévues au titre d'amendements au projet de loi 5273.

L'initiative du „ciel unique européen“ a pour objectif l'amélioration et le renforcement de la sécurité, la restructuration de l'espace aérien européen en fonction des flux de trafic aérien, la création de capacités supplémentaires et l'augmentation de l'efficacité globale.

Le „ciel unique européen“ se compose de quatre règlements de base, à savoir:

- le règlement (CE) No 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen („règlement-cadre“);
- le règlement (CE) No 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen („règlement sur la fourniture de services“);
- le règlement (CE) No 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen („règlement sur l'espace aérien“);
- le règlement (CE) No 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien („règlement sur l'interopérabilité“).

Il repose sur une séparation claire entre les prestataires de services de navigation aérienne et l'autorité de surveillance nationale.

Le projet de loi tient également compte de la décision du Conseil de Gouvernement du 11 juin 2004 d'opérer un départage clair entre le rôle de régulateur et de superviseur, d'un côté, et celui de prestataire de service, d'un autre côté, et d'ajuster la répartition des responsabilités entre la Direction de l'Aviation civile et la future Administration de la Navigation Aérienne en conséquence.

La Chambre des Députés, par une motion adoptée le 1er mars 2006, s'est ralliée à cette position en „confirmant le Gouvernement dans sa volonté de veiller dans le domaine de l'aviation civile à une distinction nette entre les fonctions normatives et de contrôle, d'une part, et celles relatives aux prestations de service, d'autre part ...“.

Le règlement sur la fourniture de services impose des contraintes de transparence comptable et de tarification au prestataire de services de navigation aérienne que l'actuelle Administration de l'Aéroport doit respecter afin de pouvoir être certifiée par la Direction de l'Aviation civile. Les services de navigation aérienne devront être soumis à une certification par la Direction de l'Aviation civile, en tant qu'autorité de surveillance nationale („NSA“).

L'Etat désigne la nouvelle Administration de la Navigation Aérienne comme prestataire intégré et exclusif de services de navigation aérienne terminaux à l'aéroport de Luxembourg.

Suite à une large consultation qui avait eu lieu avec les partenaires sociaux et la Commission européenne, le Conseil de Gouvernement s'est prononcé le 1er décembre 2006 en faveur de l'organisation de l'actuelle Administration de l'Aéroport sous forme de service de l'Etat à gestion séparée afin de répondre aux exigences communautaires en matière comptable et financière.

Il convient d'énumérer parmi les exigences comptables celles de ventiler dans la comptabilité interne les coûts et les revenus correspondants aux services de navigation aérienne, de soumettre les comptes à des audits réguliers, de publier des comptes financiers, de publier un rapport annuel et de tenir des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne.

Le système de tarification des services de navigation aérienne à mettre en place implique que le prestataire de services de navigation aérienne doit se financer par des redevances à payer par les usagers. Le système de la tarification des coûts est fortement encadré. Ainsi, le coût des différents services de navigation aérienne doit être fixé séparément pour chaque service, les subventions croisées entre ser-

vices de navigation aérienne ne sont justifiées que pour des raisons objectives et la transparence de l'assiette des coûts doit être assurée.

Le règlement (CE) 1794/2006 du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne fixe en détail les modalités du système de tarification des services de navigation aérienne.

Les standards imposés aux prestataires de services de navigation aérienne par le règlement (CE) 2096/2005 du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne exigent une réorganisation structurelle et opérationnelle de l'actuelle Administration de l'aéroport pour l'amélioration de son efficacité globale et le respect des objectifs qu'il doit se fixer.

Il incombe ainsi au prestataire de services de navigation aérienne d'établir un plan d'entreprise pour une période d'au moins cinq ans fixant notamment des objectifs de performance ainsi qu'un plan annuel précisant notamment la situation financière du prestataire de services à court terme ainsi que les indicateurs de performance.

Parallèlement, le prestataire de services de navigation aérienne devra mettre en place des systèmes de gestion de qualité et de sécurité respectueux des exigences européennes (Eurocontrol) et internationales (Organisation de l'Aviation civile internationale, ci-après „OACI“).

La Direction de l'Aviation civile sera chargée du contrôle de l'application par le prestataire de services de la réglementation et des exigences communes du ciel unique européen. Elle devra émettre les certificats et prendre les mesures nécessaires et appropriées lorsque le prestataire de services de navigation aérienne certifié ne satisfait plus à ses obligations, pouvant aller jusqu'au retrait du certificat d'exploitation.

La loi en projet vise, d'une part, à départager clairement les missions de lux-Airport et celles de la future Administration de la Navigation Aérienne, et, d'autre part, à clarifier le rôle de la Direction de l'Aviation civile qui assume les fonctions d'autorité nationale de surveillance pour la mise en oeuvre du ciel unique européen.

La création d'un service de l'Etat à gestion séparée offre les garanties nécessaires en termes d'indépendance, de transparence et de responsabilité, à la fois pour le prestataire de services de navigation aérienne et pour l'autorité de surveillance nationale.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad Article 1er*

L'article 1er se propose de renommer l'actuelle Administration de l'Aéroport en Administration de la Navigation Aérienne du Luxembourg, afin d'afficher clairement sa mission principale de prestataire de services de navigation aérienne à l'Aéroport de Luxembourg.

### *Ad Article 2*

Cet article est à lire ensemble avec l'article 15. Il énumère avec précision les différentes missions de l'Administration de la Navigation Aérienne dans l'ordre de leur importance afin d'assurer un départage clair des compétences de l'Administration de la Navigation Aérienne par rapport à celles de lux-Airport.

Sont à relever que les services en relation avec la météorologie nationale, en l'absence d'institut national propre à cet égard, ainsi que ceux du mesurage des bruits des aéronefs, sont désormais énumérés nominativement parmi les missions de l'Administration de la Navigation Aérienne.

Il en est de même de la mission d'entretien et de maintenance courante des pistes, ainsi que des voies de circulation et du balisage lumineux qui continuera à être assurée par l'Administration de la Navigation Aérienne.

Il convient aussi de souligner que la mission „de gérer et d'exploiter l'aéroport“ inscrite dans la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport a été enlevée, eu égard notamment aux missions de gestion et d'exploitation attribuées à la société lux-Airport S.A. par 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 et notamment par le règlement grand-ducal du 14 avril 2003 portant 1) approbation du contrat sur le développement, la mise en valeur et l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg, signé le 15 janvier 2003 entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et lux-Airport SA, Société de l'Aéroport de Luxembourg et 2) arrêtant le relevé des propriétés domaniales formant l'enceinte de l'Aéroport de Luxembourg.

### *Ad Article 3*

Afin de garantir une flexibilité d'organisation interne pour l'exécution des missions lui incombant, le prestataire de services de navigation aérienne élaborera un organigramme interne. De cette manière l'administration pourra se conformer aux textes européens existants et à venir.

### *Ad Article 4*

Le paragraphe 1 de cet article vise à prévoir au niveau du droit national la possibilité prévue par la réglementation européenne de recourir aux services d'autres prestataires de services aux fins d'accroître l'efficacité globale des services prestés. Par ailleurs, la participation de l'administration à des organismes tels que le centre de formation des contrôleurs aériens EUROCONTROL, voire à un bloc d'espace aérien fonctionnel dépassant les frontières nationales sera ainsi rendue possible. Ces dispositions donnent une marge de manoeuvre à l'Administration de la Navigation Aérienne pour garantir, notamment par le biais de coopérations, la réalisation du „ciel unique européen“.

Le paragraphe 2 de cet article s'inspire de l'article 18, paragraphe 1, 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, permettant le recours à des spécialistes lorsque des exigences particulières le rendent nécessaire. Cette possibilité permet notamment de régulariser la situation des contrôleurs aériens engagés par le biais d'une société étrangère. Par l'établissement de contrats, la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations seront clairement définies.

Il convient de noter dans ce contexte que les audits récents de l'OACI et de la Commission européenne dans le domaine de la mise en oeuvre de la réglementation européenne et internationale ont confirmé le manque de ressources humaines en nombre et en qualité suffisante pour permettre au prestataire de services de navigation aérienne de se conformer aux normes et standards en vigueur et donc la nécessité de permettre au prestataire de services de navigation aérienne le recours à des spé-

cialistes étrangers ainsi qu'une collaboration plus étroite avec les organismes respectifs des pays voisins.

*Ad Article 5*

Afin d'assurer l'exploitation sûre et efficace des prestations de services de navigation aérienne dans l'espace aérien relevant de la responsabilité du Luxembourg, l'administration est tenue de fournir à la Direction de l'aviation civile, dans sa qualité d'autorité de surveillance nationale, l'ensemble des informations dont celle-ci aura besoin pour exécuter ses missions de contrôle et de supervision. En effet, ces informations seront notamment nécessaires pour que la Direction de l'Aviation civile puisse vérifier continuellement la conformité du prestataire de services de navigation aérienne aux exigences de la certification, ainsi que pour la planification d'inspections et d'enquêtes.

Le dépouillement de tous les enregistrements permet aux enquêteurs, lors d'un accident ou d'un incident, de clarifier le déroulement des faits qui se sont produits et d'en tirer les leçons adéquates afin d'éviter que pareille situation ne se reproduise à l'avenir. Etant donné que les préliminaires à de telles enquêtes nécessitent un travail important de la part du personnel CNS (Communication, Navigation et Surveillance), il appartient au directeur de l'Administration de la Navigation Aérienne de décider, au cas par cas, d'effectuer ces dépouillements à moins qu'elle en aura obtenu demande de la part de la Direction de l'Aviation civile.

*Ad Article 6*

Les deux premiers paragraphes concernant la direction de l'Administration de la Navigation Aérienne reprennent essentiellement les dispositions de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport.

L'obligation d'élaboration de rapports d'activités et d'une programmation pour l'année suivante par les différents services tient compte des exigences de gestion organisationnelle du règlement (CE) 2096/2005 du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne qui visent une plus grande responsabilisation du personnel.

Le paragraphe 3 prévoit que le directeur de l'Administration de la Navigation Aérienne peut attribuer les titres de chef de service respectivement de chef de service adjoint à des membres de son personnel afin d'assurer la gestion des services de l'administration.

*Ad Article 7*

Le cadre du personnel de l'Administration de la Navigation Aérienne est le même cadre que celui actuellement en place avec l'introduction d'une carrière supérieure, qui s'avère nécessaire vu l'adjonction inéluctable d'effectifs pouvant se prévaloir d'une formation supérieure à la carrière moyenne.

*Ad Article 8*

Cet article propose de clarifier le libellé de l'article 5, paragraphe II, de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport et ne suscite aucune remarque particulière.

*Ad Article 9*

L'article 9, paragraphe 1, est à lire ensemble avec l'article 6, paragraphe 3, et ne fait que préciser que la collation des titres y prévue ne modifie pas l'avancement en grade des fonctionnaires concernés.

L'article 9, paragraphe 2, conserve la prime telle qu'introduite par l'article 2 de la loi du 27 juillet 1978 modifiant la loi du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport.

*Ad Article 10*

Cet article précise qu'à l'instar d'autres administrations de l'Etat, les conditions d'études, d'admission au stage, de nomination définitive et de promotion aux différentes fonctions de l'Administration de la Navigation Aérienne sont déterminées par règlement grand-ducal.

*Ad Article 11*

Les agents de l'Administration de la Navigation Aérienne qui sont affectés soit au contrôle de la circulation aérienne soit aux missions d'incendie et de sauvetage, doivent satisfaire à des examens

médicaux particuliers. Aussi les conditions médicales particulières à remplir par tous les agents actifs sont-elles déterminées par règlement grand-ducal.

L'introduction d'une limite d'âge pour les candidats affectés aux missions de contrôle de la circulation aérienne résulte d'un besoin de recrutement de contrôleurs aériens et reflète la volonté de ne plus devoir écarter des candidats en cours de route notamment lors de leur formation auprès d'institutions spécialisées en la matière. En effet, non seulement la formation des futurs contrôleurs de la circulation aérienne est très coûteuse mais encore la procédure de recrutement à mettre en oeuvre implique que des vacances de poste restent inoccupées pendant une période assez longue s'étalant de six mois à un an. L'âge limite de vingt-sept ans correspond également à la limite d'âge fixée par l'institut Eurocontrol pour les futurs contrôleurs aériens recrutés pour le centre de contrôle en route de Maastricht.

Cette limite d'âge est également appliquée aux candidats affectés aux missions d'incendie et de sauvetage, car il faut savoir que l'obligation de porter un appareil respiratoire n'est plus envisageable dès que le sapeur-pompier a atteint l'âge de cinquante ans.

#### *Ad Article 12*

Le renfort de ces cinq ingénieurs techniciens s'impose d'urgence pour que l'Administration de la Navigation Aérienne puisse accomplir le minimum de tâches imposées par la réglementation européenne dans le domaine CNS (Communication, Navigation et Surveillance).

#### *Ad Articles 13 et 14*

Ces articles ne nécessitent pas de commentaires spéciaux vu qu'il s'agit d'adaptations de textes légaux.

#### *Ad Article 15*

Cet article est à lire conjointement avec les missions de l'Administration de la Navigation Aérienne énumérées à l'article 2 et clarifie que lux-Airport assure une mission générale d'exploitation technique et commerciale de l'aéroport à côté de l'Administration de la Navigation Aérienne pour toutes les missions qui ne sont pas spécifiquement réservées à celle-ci. Cette solution doit être retenue en raison de la nécessité de concentrer tous les leviers économiques nécessaires dans les mains d'une seule entité gestionnaire aéroportuaire qui pourra assurer une gestion optimisée et une valorisation de l'infrastructure aéroportuaire afin de faire face à la concurrence accrue d'aéroports limitrophes.

En effet, la pratique sur les aéroports étrangers a montré que les recettes issues d'activités non directement liées à l'aviation peuvent nettement dépasser celles issues d'activités aéroportuaires et que par ce biais les aéroports peuvent maintenir des taxes aéroportuaires compétitives.

#### *Ad Article 16*

Cet article prévoit qu'un règlement grand-ducal puisse établir des règles de police particulières pour l'aéroport afin de combler un vide juridique dans le domaine de l'aviation civile. En effet, il est entre autres envisagé de régler les questions relatives aux permis de conduite de véhicules circulant à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire, volonté qui s'insère dans la logique de l'application plus générale prévue par le projet de loi 5273 des règles du code de la route en matière d'abus d'alcool et de stupéfiants altérant les facultés physiques et psychiques de toute personne faisant partie du personnel navigant ou de toute personne exerçant des fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport et susceptible de rendre dangereux le séjour à l'intérieur desdites zones.

#### *Ad Articles 17 et 18*

Cet article est à lire conjointement avec l'article 18. Il clarifie dans les définitions de la loi du 19 mai 1999 précitée que lux-Airport constitue l'unique entité gestionnaire aéroportuaire. L'ambiguïté de l'ancienne définition à double sens d'„entité gestionnaire“ s'avère notamment incompatible avec les dispositions en matière d'assistance en escale prévues par la loi du 19 mai 1999 précitée, l'„entité gestionnaire“ visée étant toujours celle chargée de l'administration et de la gestion des infrastructures aéroportuaires.

#### *Ad Article 19*

Cet article précise au niveau des missions de la Direction de l'Aviation civile le rôle de celle-ci en tant qu'autorité de surveillance nationale dans la mise en oeuvre du ciel unique européen. En effet,

depuis fin 2004 la Direction de l'Aviation civile a été notifiée en tant qu'autorité de surveillance nationale aux autorités communautaires dans le cadre de la mise en oeuvre du ciel unique européen.

*Ad Article 20*

Dans le cadre du ciel unique européen les Etats sont obligés de mettre en oeuvre des programmes systématiques et appropriés de gestion de la sécurité et de la qualité des services ATS (Air Traffic Services) pour veiller au maintien de la sécurité dans la fourniture de ces services à l'intérieur des espaces aériens et aux aéroports.

Le programme de la gestion de la sécurité comportera, entre autres, les activités suivantes:

- identifier les risques actuels et potentiels et déterminer la nécessité de mesures correctives;
- assurer la mise en oeuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable;
- assurer la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant.

Le programme de la gestion de la qualité comportera, entre autres, les activités suivantes:

- définir la politique de qualité en vue de répondre au mieux aux besoins des différents utilisateurs;
- établir un programme d'assurance de la qualité qui contient des procédures destinées à vérifier que toutes les opérations sont menées conformément aux exigences, normes et procédures applicables;
- démontrer au moyen de manuels et de documents de suivi que le système de qualité fonctionne;
- nommer des délégués chargés de contrôler la conformité et l'adéquation des procédures pour garantir la sécurité et l'efficacité des pratiques opérationnelles;
- effectuer des contrôles du système de qualité en place et prendre le cas échéant des mesures correctives.

Etant donné que le prestataire de services de navigation aérienne ne dispose pas du personnel requis hautement qualifié pour assurer ces tâches prescrites par les textes communautaires, il doit recourir au recrutement de ces deux spécialistes par voie du budget des recettes et des dépenses de l'Etat. Ces spécialistes occuperont les postes de „Responsable Sécurité“ et de „Responsable Qualité“.

Le paragraphe 2 de cet article vise à constituer l'Administration de la Navigation Aérienne comme service de l'Etat à gestion séparée dépendant du Ministère des Transports.

*Ad Article 21*

Le titulaire actuel de la fonction de directeur adjoint est classé au grade 14 du barème des traitements, mais bénéficie en vertu de l'article 22, section IV de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat du traitement maximum garanti de 515 points indiciaires équivalents au dernier échelon barémique du grade 15. Après respect d'un délai d'attente d'une année après l'entrée en vigueur de la présente loi, l'intéressé avancera au grade 16 dans lequel sa fonction est nouvellement classée.

*Ad Article 22*

Cet article vise à maintenir en vigueur pour autant qu'ils ne seront amendés par la suite l'intégralité des textes législatifs et réglementaires pris en exécution de la loi modifiée du 26 juillet 1975 précitée en adaptant les références faites à l'Administration de l'aéroport au nouveau nom retenu pour le prestataire de services de navigation aérienne.

*Ad Article 23*

Cet article ne suscite aucune remarque particulière.

## FICHE FINANCIERE

Le projet de loi vise à adapter le cadre légal de l'Administration de l'aéroport aux exigences communautaires telles qu'elles résultent du paquet législatif dit du „ciel unique européen“ et notamment afin de garantir le respect des exigences communes pour une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne au Luxembourg.

L'administration actuelle doit se doter des moyens en ressources humaines requises pour faire face aux contraintes comptables, de tarification et d'organisation (plan d'entreprise, systèmes de gestion de qualité et de sécurité).

Comme l'Administration de l'aéroport ne dispose pas des effectifs suffisamment spécialisés pour assurer l'exécution des tâches imposées par le paquet législatif dont question, cette dernière se doit de recruter cinq ingénieurs techniciens (prévus au niveau de l'article 12 de l'avant-projet de loi) afin de couvrir dans un premier temps les besoins urgents en ressources humaines en matière de CNS (communication, navigation et surveillance).

Par ailleurs, afin de se mettre en conformité avec les standards de certification, deux experts étrangers seront engagés en 2007 pour assurer les missions de Quality Management System (QMS) et de Safety Management System (SMS). Afin d'assister valablement ces deux experts, chaque unité de l'Administration de la navigation aérienne devra libérer au moins un agent à tâche complète pour assurer que les prescriptions du ciel unique européen soient respectées en permanence. Etant donné que trois vacances de poste sont déjà pourvues dans le numerus clausus de 2007 il faut prévoir encore deux postes à charge du budget 2008. Les unités concernées de la nouvelle administration sont le service météorologique, le service des opérations aéronautiques, le service CNS, le service ATC/Tour et le service ATC/Approche.

Par ailleurs, il faudra prévoir au niveau du numerus clausus de 2008, l'engagement d'un comptable pour faire face aux exigences comptables et de tarification résultant à la fois de la réglementation européenne et du nouveau cadre légal de l'administration visée qui fonctionnera sous la forme d'un service de l'Etat à gestion séparée.

