

## **Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

### **Procès-verbal de la réunion du 1<sup>er</sup> février 2024**

#### Ordre du jour :

1. 8262    Projet de loi relative à la construction d'une Ecole européenne agréée à Junglinster  
          - Rapporteur: Madame Corinne Cahen  
  
          - Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 8332    Projet de loi relative à la construction du nouveau Lycée technique à Bonnevoie  
          - Rapporteur: Madame Corinne Cahen  
  
          - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7790    Projet de loi portant modification 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, et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne  
  
          - Désignation d'un rapporteur  
          - Présentation du projet de loi  
          - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
4.           Divers

\*

Présents :       Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

Mme Félicie Weycker, M. Jean-Louis Boever, Direction de l'Aviation civile, Mme Stéphanie Theisen, Direction de l'Aviation civile, Mme Vénééré Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés :       M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Luc Emering, M. Marc Goergen, M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

\*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

\*

**1. 8262 Projet de loi relative à la construction d'une Ecole européenne agréée à Junglinster**

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport par Madame le Président-Rapporteur, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

**2. 8332 Projet de loi relative à la construction du nouveau Lycée technique à Bonnevoie**

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame le Président-Rapporteur, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

**3. 7790 Projet de loi portant modification 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, et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Madame la Présidente est désignée rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 7790<sup>0</sup>.

Le projet de loi a pour objet de réglementer les activités des aéronefs sans équipage à bord (« drones ») en modifiant 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 modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ceci afin de permettre la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et de compléter les dispositions européennes par certaines règles nationales en la matière.

En effet, vu la croissance rapide et exponentielle des activités des aéronefs sans équipage à bord et leur impact non seulement sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile mais également sur la vie quotidienne, les règles concernant

les aéronefs sans équipage à bord ont été récemment harmonisées au niveau européen.

Au cours de 4 dernières années, la Direction de l'Aviation civile a connu une hausse approximative de 350% des demandes d'autorisation de vols avec les aéronefs sans équipage à bord. Et cette tendance continue de se poursuivre, ce qui souligne l'importance d'une législation nationale cohérente.

Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 précité étant directement applicable en droit national, il ne reste qu'à légiférer sur les matières non-couvertes ou réservées au droit national dans le présent projet de loi.

Ainsi, en modifiant 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 projet de loi en question élargie les compétences de la DAC en établissant un pouvoir de contrôle des agents de la DAC concernant les aéronefs sans équipage à bord. Il instaure également une obligation d'assurance pour tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois. Ensuite, en modifiant la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, le projet de loi en question introduit la possibilité d'édicter des règlements grand-ducaux relatifs aux aéronefs sans équipage à bord et il prévoit des dispositions pénales en cas de non-respect des règles établies au niveau européen et national relatives aux aéronefs sans équipage à bord.

Plus particulièrement, le projet de loi étend le pouvoir de contrôle des agents de la Direction de l'Aviation civile aux aéronefs sans équipage à bord, établit une obligation d'assurance pour ce type d'aéronef et introduit des dispositions pénales en cas de non-respect des règles afférentes qui existent aux niveaux européen et national.

Ce projet de loi est intimement lié au projet de règlement grand-ducal relatif aux aéronefs sans équipage à bord.

Finalement, la DAC a profité de la rédaction du présent projet de loi pour abroger l'article 13 de la loi du 31 janvier 1948 précitée qui interdisait le transport d'un appareil photographique ou cinématographique à bord d'un aéronef, disposition qui est tombée en désuétude depuis longtemps.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État du 29 juin 2021.

### **Intitulé**

Dans son avis du 29 juin 2021, le Conseil d'État note dans ses observations d'ordre légistique qu'il convient d'ajouter un deux-points après les termes « portant modification ». Au point 1°, il suggère que les termes « , et » *in fine* sont à remplacer par un point-virgule.

La commission parlementaire décide de faire droit à toutes les remarques d'ordre légistique du Conseil d'État.

Par conséquent l'intitulé prend la teneur suivante :

« **Projet de loi portant modification** ; 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, **et** ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne »

### **Article 1<sup>er</sup>**

L'article sous rubrique modifie la loi précitée du 19 mai 1999 afin d'élargir les compétences de la DAC et les pouvoirs de contrôle de ses agents aux aéronefs sans équipage à bord. Les agents de la DAC sont donc autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires dans le domaine concernant les aéronefs sans équipage à bord pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté aériennes sont observées.

Le point 2° introduit par ailleurs un article *19quinquies* prévoyant une obligation d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord. Vu le risque associé aux activités des aéronefs sans équipage à bord, tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois disposera d'une assurance valable à l'égard des tiers.

Dans son avis du 29 juin 2021, la Haute Corporation relève que les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 sont à reformuler afin de regrouper à la fois le caractère « adéquat » de l'assurance et sa validité à l'égard des tiers. Dans ce même contexte, le Conseil d'État donne à considérer qu'un aéronef sans équipage à bord ne peut pas « disposer » d'une assurance. Par ailleurs, il suggère de remplacer le terme « valable » par celui de « valide ».

Ensuite, il s'interroge sur la raison pour laquelle le projet de loi a renoncé à encadrer les exigences d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord découlant de l'article *19quinquies* nouveau. En l'absence de précisions quant à cette obligation d'assurance, le Conseil d'État s'oppose formellement au dispositif sous rubrique pour des raisons d'insécurité juridique. Si les aéronefs sans équipage à bord non-assimilés à des jouets sont également couverts par les dispositions du règlement (CE) n° 785/2004, il y a lieu d'y renvoyer, à l'image de l'article *19quater*. Si tel n'est pas le cas, il y a lieu de spécifier les caractéristiques de cette assurance à l'article *19quinquies* nouveau.

Le paragraphe 3 prévoyant des sanctions pour une infraction matérielle, le Conseil d'État estime qu'il n'est pas nécessaire de préciser que l'infraction doit avoir lieu « délibérément ou par négligence ».

Conformément à l'avis du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de clarifier le point 2° de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi portant introduction d'un nouvel article *19quinquies* dans la loi du 19 mai 1999<sup>1</sup> afin d'éviter des confusions.

En effet, comme le remarque justement le Conseil d'État, il est à relever que le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril

---

<sup>1</sup> 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

2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs est applicable partiellement aux aéronefs sans équipage à bord. Ce règlement européen couvre tous les types d'aéronefs ayant une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus.

Le poids des aéronefs sans équipage à bord peut varier de quelques grammes pour les tout petits drones jusqu'à plusieurs dizaines, voire centaines de kilogrammes pour des drones professionnels.

Ainsi, le nouvel article 19quinquies précisera que les aéronefs sans équipage à bord de 20 kilogrammes ou plus doivent être couverts par une assurance conformément au règlement européen (CE) n° 785/2004. Il précise dans son paragraphe 2 que les aéronefs de moins de 20 kilogrammes doivent également être couverts par une assurance et en fixe la couverture minimale.

En outre, afin de prendre en compte les observations du Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'adapter le paragraphe 3 du nouvel article 19quinquies.

Par conséquent, la commission parlementaire propose d'amender l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi comme suit :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** 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° A l'article 19bis, paragraphe 1<sup>er</sup>, ~~tiret~~ premier ~~tiret~~, les mots « auprès de tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord, tout détenteur d'un certificat allégé d'exploitant d'aéronef sans équipage à bord et tout club d'aéromodélisme » sont insérés entre les mots « exploitant ou détenteur d'aéronef » et « voire auprès de tout prestataire de services de navigation aérienne » ;

2° A la suite de l'article 19quater, est ajouté un nouvel article 19quinquies libellé comme suit :

« Art. 19quinquies. Exigences en matière d'assurance pour les aéronefs sans équipage à bord

~~(1) Tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois doit disposer d'une assurance valable à l'égard des tiers.~~

~~(2) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe à l'exploitant de l'aéronef sans équipage à bord.~~

(1) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage de 20 kilogrammes ou plus dispose d'une assurance conformément à l'article 19quater de la présente loi.

(2) Tout exploitant d'aéronef sans équipage à bord d'une masse maximale au décollage inférieure à 20 kilogrammes dispose d'une police d'assurance assortie d'une couverture minimale de la

**responsabilité à l'égard des tiers de 750 000 droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international.**

(3) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5- 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui, ~~délibérément ou par négligence,~~ contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers. » »

**Article 2**

L'article sous rubrique tend à modifier la loi précitée du 31 janvier 1948 en ajoutant, à l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, les aéronefs sans équipage à bord aux domaines pour lesquels un règlement grand-ducal peut prévoir des « prescriptions réglementaires » et déterminer les montants et les modalités de perception des taxes, redevances et droits pouvant désormais être perçus en la matière en vertu de l'article 7, paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, lettre n..

De plus, est inséré un nouvel article 32*bis* relatif aux dispositions pénales pour le non-respect des règles concernant l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord.

Finalement, l'article 13 qui prévoit une interdiction de transport ou d'usage d'un appareil photographique ou cinématographique à bord d'un aéronef est abrogé. Cette disposition datant de 1948 est tombée en désuétude depuis longtemps.

Pour ce qui est du point 1° de l'article 2 du projet de loi, dans son avis du 29 juin 2021, la Haute Corporation relève dans ses observations d'ordre légistique qu'il convient de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article sous un seul point. Conformément aux observations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'État, la commission parlementaire propose de fusionner les points 1° et 2° de l'article 2 du projet de loi pour constituer un seul point 1°. Les points subséquents sont par conséquent renumérotés.

Pour ce qui est du point 2° de l'article 2 du projet de loi, ce dernier insère un nouvel article 32*bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article prévoit des dispositions pénales dans le domaine des activités avec des aéronefs sans équipage à bord.

Sur demande de la Police grand-ducale et dans un but de faciliter la procédure de constatation des infractions, il est proposé de descendre par voie d'amendement parlementaire les infractions prévues au rang d'une contravention ; la sanction d'emprisonnement est par conséquent enlevée et les montants de l'amende sont adaptés.

Le Conseil d'État estime pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup>, qu'il y aurait lieu de se référer avec précision aux « règlements » y visés. Tel que demandé, la commission parlementaire propose de préciser que le paragraphe 1<sup>er</sup> de ce nouvel article 32*bis* se réfère au règlement grand-ducal applicable.

Concernant le point 2° du paragraphe 2, le Conseil d'État demande de préciser de quelles « compétences » il s'agit. Ainsi, il est proposé d'introduire par voie d'amendement parlementaire une référence au règlement européen applicable.

Afin de redresser une erreur de numérotation, la commission parlementaire propose de renuméroter les points 5° à 9° du paragraphe 2.

Concernant le point 7° (ancien point 8° du projet de loi déposé), le Conseil d'État demande de préciser les termes « d'autres causes ». Afin d'éviter des confusions et garantir la sécurité juridique, la commission parlementaire décide d'omettre entièrement ces termes. Dans le même but, et après concertation avec la Police grand-ducale, il a été décidé de ne plus utiliser les termes « sous l'influence » de substances psychotropes ou de l'alcool, mais de la remplacer par l'expression « présentant des signes manifestes d'influence » de substances psychotropes ou d'alcool.

Le Conseil d'État demande également de préciser les termes « matières non-autorisées » dans l'ancien point 9° du projet de loi déposé. La commission parlementaire estime que cette disposition peut être omise dans son entièreté, puisque les cas de figure visés sont déjà couverts par les points 4° et 5° (anciens points 5° et 6° du projet de loi déposé). En effet, le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord prévoit les dispositions applicables aux opérations des aéronefs sans équipage à bord. Les matières autorisées à être transportées varient en fonction du type des opérations et de la catégorie dans laquelle l'exploitant opère. Ainsi, lorsque l'exploitant transporte des matières non-autorisées en catégorie « ouverte », il n'a pas respecté les exigences applicables à cette catégorie et encourt une sanction au terme du point 4°. Si l'exploitant transporte une matière non-autorisée par son autorisation spécifique, il n'a pas respecté son autorisation et encourt de ce fait une sanction au titre du point 5°.

Dans un souci de faciliter l'application des sanctions, la commission parlementaire propose d'intégrer le paragraphe 3 dans le paragraphe 2 et d'y appliquer la même sanction. Le Conseil d'État demande de préciser les termes « susceptible de causer un dommage ». Afin de garantir la sécurité juridique, la commission parlementaire propose de remplacer ces termes par « ayant causé un dommage ». Ainsi, une sanction pénale n'est encourue que lorsqu'un dommage s'est effectivement produit.

En concertation avec la Police grand-ducale, un nouveau point 9° est ajouté par amendement parlementaire. Cette disposition sanctionne le refus par un pilote à distance de faire descendre son aéronef sans équipage à bord lorsque les agents prévus à l'article 39*bis* de la même loi l'ont demandé ou le refus de suivre les injonctions que ces agents lui ont données en vertu du nouvel article 38*bis*, qui sera également ajouté par le biais de cet amendement du projet de loi.

Le Conseil d'État demande encore que l'alinéa 2 du paragraphe 2 du nouvel article 32*bis* soit reformulé, en faisant référence aux dispositions précises. Afin de garantir la lisibilité, la commission parlementaire propose de reformuler cette phrase de sorte qu'elle se réfère à l'alinéa premier du paragraphe 2 dans son entièreté.

Par ailleurs, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau point 4° à l'article 2.

En effet, après concertation avec la Police grand-ducale, il s'est avéré qu'un accès direct de leur part au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord facilitera considérablement les contrôles de légalité des activités de ces exploitants ainsi que la constatation d'infractions.

Dans le respect du Règlement général sur la protection des données<sup>2</sup>, un nouvel article 11ter réglementant cet accès est inséré dans la loi du 31 janvier 1948. Cet article est fortement inspiré de la loi du 29 juillet 2023 portant modification : 1° de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale ; 2° de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur l'Inspection générale de la Police ; 3° de la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 relative au traitement des données des dossiers passagers ; 4° de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant réorganisation du Service de renseignement de l'État ; 5° du Code pénal.

Ainsi, il prévoit le principe-même de l'accès de la Police grand-ducale au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord et il définit les personnes exactes pouvant profiter de cet accès ainsi que les modalités informatiques et organisationnelles de l'accès direct.

Par ailleurs, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau point 5° à l'article 2.

Toujours sur demande de la Police grand-ducale, il est proposé par voie d'amendement parlementaire d'ajouter un nouvel article 38bis dans la loi du 31 janvier 1948 qui prévoit des pouvoirs d'injonction pour les agents visés à l'article 39bis de la même loi. Ces agents sont notamment 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 ayant qualité d'officier de police judiciaire et les agents de l'Administration des douanes et accises.

Il prévoit, d'une part, que le pilote à distance doit faire descendre son aéronef sans équipage à bord lorsque les agents visés le demandent, et ceci dans un souci de garantir la sécurité des personnes et des biens dans les environs directs. Il peut par exemple s'agir d'un contrôle effectué par un agent visé. Lorsque cet agent communique avec le pilote, ce dernier ne peut plus se concentrer sur ses opérations de vol. Ainsi, l'agent demandera qu'il fasse atterrir son drone. Il peut aussi s'agir d'une situation de danger où l'évolution du drone en elle-même pose un risque pour des personnes ou des biens soit au sol, soit en l'air.

Cet article prévoit, d'autre part, les situations lors desquelles le pilote à distance doit obtempérer à toute injonction des agents visés.

Par ailleurs, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau point 6° à l'article 2.

Dans le cadre des travaux sur ce projet de loi, il s'est avéré nécessaire d'élargir les pouvoirs de contrôle de la Police grand-ducale à ces activités. Afin de

---

<sup>2</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE



faciliter ce contrôle et les possibilités d'intervention de la Police grand-ducale, et afin de diminuer la charge de travail des tribunaux luxembourgeois, des avertissements taxés seront prévus pour les infractions prévues au nouvel article 32bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par les pilotes à distance.

L'amendement ci-dessous vise à inclure ce nouvel article 32bis dans l'article 24ter de la loi du 31 janvier 1948 précitée, afin de donner une base légale aux avertissements taxés dans ce domaine.

Par conséquent, la commission parlementaire propose d'amender l'article 2 du projet de loi comme suit :

« **Art. 2.** La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

1° L'article 7 est modifié comme suit :

a) Au paragraphe 1<sup>er</sup> A l'article 7 paragraphe premier, les mots « aux aéronefs sans équipage à bord, à leur exploitation et aux pilotes à distance, » sont insérés entre les mots « à leur personnel de bord, » et « à la navigation et à la circulation aériennes » ;

b) 2° Au A l'article 7 paragraphe 3, est ajouté un point ~~n.o.~~ libellé comme suit :

« ~~n.o.~~ l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. »

2° 3° A la suite de l'article 32, est inséré un article 32bis libellé comme suit :  
« Art. 32bis. (1) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros tout pilote à distance qui aura entrepris un vol avec un aéronef sans équipage à bord sans avoir sur lui les documents prescrits par **le règlement grand-ducal du xx relatif aux aéronefs sans équipage à bord les règlements.**

(2) Sera puni ~~d'un emprisonnement de huit jours à un an et~~ d'une amende de 251 euros à **250 5.000** euros ~~ou d'une de ces peines seulement~~ :

1° tout pilote à distance qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef sans équipage à bord ne répondant pas aux exigences techniques du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;

2° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord sans disposer des compétences requises par **le règlement d'exécution (UE) 2019/947 susmentionné la réglementation** ;

3° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant qui ne s'est pas enregistré tandis qu'il devait le faire ;

~~5°~~ 4° tout pilote à distance ne respectant pas les exigences techniques ou opérationnelles de la catégorie « ouverte » prévues par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 **susmentionné de la Commission du 24 mai 2019 concernant**

~~les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ;~~

~~6° 5° tout pilote à distance opérant un aéronef sans équipage à bord pour un exploitant n'ayant pas obtenu une autorisation spécifique tandis qu'il en avait besoin ou ne respectant pas les termes de l'autorisation spécifique que l'exploitant a obtenu ;~~

~~7° 6° tout pilote à distance ne respectant pas les **conditions applicables** aux zones géographiques nationales pour les aéronefs sans équipage à bord ;~~

~~8° 7° tout pilote opérant un aéronef sans équipage à bord **sous l'influence et présentant des signes manifestes d'influence** de substances psychotropes ou **d'alcool de l'alcool**, ou lorsqu'il est inapte à accomplir ses tâches du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, **ou d'une maladie ou d'autres causes** ;~~

~~8° tout pilote à distance qui, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, a projeté ou laissé tomber un objet ayant causé un dommage à autrui ;~~

~~9° tout pilote à distance qui n'a pas fait descendre son aéronef sans équipage à bord ou qui n'a pas obtempéré aux injonctions conformément à l'article 39bis.~~

~~9° tout pilote à distance ayant transporté, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, des matières non autorisées.~~

Sera puni des mêmes peines l'exploitant d'aéronefs sans équipage à bord qui aura sciemment permis **les opérations sanctionnées par l'alinéa précédent l'envol.**

~~(3) Sera puni d'une amende de 500 euros à 5.000 euros, quiconque aura, par l'usage d'un aéronef sans équipage à bord, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui. »~~

3° 4° L'article 13 est abrogé ;

4° A la suite de l'article 11bis, est ajouté un nouvel article 11ter libellé comme suit :

**« Art. 11ter. Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police relevant du cadre policier ont accès direct, par un système informatique, au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord tenu par la Direction de l'aviation civile en vertu du règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Il en est de même pour les membres du cadre civil de la Police qui assurent une mission de support dans le cadre d'une mission de police judiciaire ou de police administrative, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.**

**Les données à caractère personnel des fichiers accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal.**

**Le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que :**

- 1° les membres de la Police visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> ne puissent consulter le registre auquel ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel et un motif de consultation, et
- 2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation sont enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation. »
  
- 5° A la suite de l'article 38, est ajouté un nouvel article 38*bis* libellé comme suit :

« Art. 38*bis*. (1) Le pilote à distance fait descendre son aéronef sans équipage à bord à toute réquisition des agents visés à l'article 39*bis* de la présente loi.

(2) Le pilote à distance obtempère aux injonctions des agents visés à l'article 39*bis* de la présente loi :

- 1° lors de contrôles du respect des exigences réglementaires effectués par ces agents ;
- 2° lors de la constatation d'infractions à l'article 32*bis* de la présente loi ;
- 3° en cas de mise en danger de personnes ou de biens au sol ou en l'air. »
  
- 6° A l'article 24*ter*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la même loi, les termes « , 14*quater* » sont insérés entre les termes « 14*ter* » et les termes « 24*bis* », et les termes « , ainsi que 32*bis* » sont insérés après les termes « 24*bis* ». »

La commission retient qu'une lettre d'amendement adressée au Conseil d'État est à préparer dans les meilleurs délais.

#### 4. Divers

Aucun point divers n'est relevé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact