

**N° 6056<sup>13</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI****relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne  
et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par-  
lement européen et du Conseil concernant une licence commu-  
nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(7.7.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi 6056 a été déposé le 12 juin 2009 par Monsieur le Ministre des Transports. Le texte du projet était accompagné d'un projet de règlement grand-ducal, des textes de cinq annexes, d'un exposé des motifs commun, d'un commentaire des articles ainsi que de la fiche financière afférente.

Lors de la réunion du 23 septembre 2009, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur.

Les Chambres professionnelles ont émis leur avis dans l'ordre suivant: la Chambre des Métiers le 15 juillet 2009, la Chambre de Commerce le 7 octobre 2009, la Chambre des Salariés le 15 octobre 2009 et la Chambre des Fonctionnaires et employés publics le 12 novembre 2009.

L'avis du Conseil d'Etat est intervenu le 18 décembre 2009.

Le 10 mars 2010, une série d'amendements gouvernementaux a été transmise à la Haute Corporation.

La Chambre de Commerce a avisé les amendements gouvernementaux le 23 mars 2010, la Chambre des Salariés le 15 avril 2010 et la Chambre des Métiers le 30 avril 2010.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 4 mai 2010 a été analysé par la commission parlementaire au cours de la réunion du 2 juin 2010.

Suite à l'avis complémentaire de la Haute Corporation, la commission parlementaire a arrêté lors de sa réunion du 2 juin 2010 une série d'amendements qui furent transmis par dépêche du Président de la Chambre des Députés au Conseil d'Etat pour avis le 4 juin 2010.

Au cours de sa réunion du 7 juillet 2010, la Commission du Développement durable a examiné le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat du 29 juin 2010. Elle a ensuite adopté le présent rapport.

\*

## II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi a pour objet de transposer en droit national les principes directeurs commandés par la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. Un règlement grand-ducal accompagne et précise les dispositions générales fixées par le présent projet de loi.

\*

## III. CONSIDERATIONS GENERALES

L'espace aérien européen demeure un des espaces de circulation les plus encombrés du monde. A l'heure actuelle, la fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne en îlots nationaux de règles nationales, de procédures, de marchés et de niveaux de performance constitue le principal obstacle à des progrès dans ce secteur. Il est dès lors important d'harmoniser les conditions d'accès et d'exercice de la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Dans ce contexte, le paquet „Ciel unique européen“ veut remédier à cette fragmentation par un nombre d'initiatives. L'une d'elles est la licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettant la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de sécurité plus élevés.

La mise en œuvre de la législation relative au Ciel unique européen exige l'élaboration d'une législation plus détaillée, portant notamment sur la délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence, d'améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des licences, comme le prévoit l'article 5 du 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, tout en poursuivant l'objectif d'une amélioration globale de la sécurité du trafic aérien et des compétences du personnel.

L'introduction d'une licence communautaire constitue un moyen de reconnaître le rôle spécifique joué par les contrôleurs de la circulation aérienne dans la fourniture en sécurité du contrôle de la circulation aérienne. La création de normes de compétence communautaires réduit également la fragmentation dans ce domaine, ce qui se traduit par une organisation plus efficace du travail dans le cadre d'une collaboration régionale croissante entre les prestataires de services de navigation aérienne.

Le présent projet de loi se fonde sur les normes internationales existantes en matière de contrôle aérien. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a adopté des dispositions en matière de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne, y compris des exigences linguistiques.

L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), créée par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960, a adopté les exigences réglementaires de sécurité Eurocontrol, désignées communément par l'acronyme ESARR (*Eurocontrol Safety Regulatory Requirement*). Conformément à l'article 4 du règlement (CE) No 550/2004, la directive 2006/23/CE élargie a transposé en droit communautaire les exigences prévues par l'ESARR 5 relative aux contrôleurs de la circulation aérienne.

La présente loi transpose par conséquent en droit national, tant les exigences communautaires qu'internationales (*ESARR 5* d'Eurocontrol et *l'Annexe 1* à la Convention relative à l'aviation civile internationale – licences du personnel), en matière de licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Au Grand-Duché de Luxembourg, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), créée par la loi du 21 décembre 2007 est la seule entité opérationnelle qui emploie des contrôleurs de la circulation aérienne.

EUROCONTROL a établi en 1969 un centre de formation, l'IANS (*Institute for air navigation services*) au plateau de Kirchberg, dont la finalité première réside en la fourniture de cycles de formation initiale et continue aux Etats membres dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne. L'institut de formation ayant son principal établissement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il y a lieu de l'englober dans le cadre légal mis en avant par la directive 2006/23/CE, puisque l'entité concernée sera supervisée par l'autorité de surveillance luxembourgeoise, à savoir la Direction de l'Aviation Civile.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle répond à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE: impartialité et indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

Hormis le cadre spécifique prévu pour les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, il y a lieu de mentionner que la DAC, en parallèle, a été formellement désignée comme autorité nationale de surveillance du Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre du Ciel unique européen en février 2005 (cf. article 4 du règlement No 549/2004/CE du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du Ciel unique européen).

A ce titre, la DAC dispose en tant qu'autorité nationale de surveillance compétente de l'autorité pour délivrer, proroger, refuser, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les qualifications ou les mentions y inscrites.

La transposition des règles communautaires sur l'obtention et le maintien en validité de la licence sous rubrique devrait permettre aux Etats membres de l'Union européenne d'établir une confiance réciproque dans leurs systèmes mutuels de délivrance de licences. Il est dès lors important, afin de garantir le niveau le plus élevé de sécurité, d'harmoniser les exigences en matière d'aptitude professionnelle, de compétence et d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne. Cela devrait se traduire par la fourniture de services de navigation aérienne sûrs et de qualité élevée ainsi que par la reconnaissance des licences dans toute la Communauté, de façon à accroître leur liberté de circulation et à améliorer la disponibilité de contrôleurs de la circulation aérienne.

Finalement, à titre d'information, le texte de la directive 2006/23/CE a été conçu au niveau communautaire comme une étape de transition nécessaire, étant donné que les efforts de coordination et de standardisation de la gestion du trafic aérien en Europe entamés par la prédite directive se poursuivent et nécessitent davantage d'harmonisation et d'uniformisation réglementaire. A moyen terme, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2012, il est prévu que la réglementation des domaines inhérents aux „aérodromes“ et à la „gestion de la circulation aérienne“ entrera dans la sphère de compétence élargie de l'Agence basée à Cologne. Les discussions sur les modalités pratiques vont bon train actuellement au niveau du Conseil et du Parlement européen. Logiquement, une fois ce transfert de compétence réussi, la directive 2006/23/CE sera formellement abrogée et remplacée par une panoplie de textes uniformisés et détaillés élaborée par l'EASA.

S'agissant en particulier de la procédure de transposition en droit interne, la Commission européenne a mis en demeure les autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (No 2008/0471) au titre de l'article 226, premier alinéa, du traité instituant la Communauté européenne, à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg en raison de l'absence de communication des mesures de transposition de la directive 2006/23/CE.

Le Grand-Duché de Luxembourg s'est engagé à prendre ses responsabilités dans le domaine de la sécurité aérienne dans les meilleurs délais. Ainsi le projet de loi sous examen s'inscrit dans la stratégie générale adoptée par le Gouvernement d'éliminer les retards de transposition des directives communautaires.

Au vu de la faculté dont dispose la Commission européenne de porter le dossier devant les juridictions communautaires, il s'impose que le projet de loi sous examen requiert le bénéfice d'un traitement prioritaire afin que le Luxembourg puisse honorer lesdits engagements vis-à-vis de la Commission européenne.

A cette fin il a été retenu de transposer, le cas échéant, le plus fidèlement les prescriptions de la réglementation communautaire conformément à la méthode „la directive et rien que la directive“ afin de ne pas alourdir le processus législatif sans nécessité.

Le projet de règlement grand-ducal vise à fixer les règles détaillées pour tous les maillons de la chaîne d'octroi de licences.

#### IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre des Métiers n'a pas de remarques particulières à formuler et marque son accord avec le projet de loi sous avis.

Dans son avis, la Chambre des Salariés revendique la création d'une carrière spécifique aux contrôleurs aériens. Elle constate en plus que les exigences linguistiques pour exercer la fonction de contrôleur de la circulation aérienne se limitent à la maîtrise de l'anglais. Elle demande que tout détenteur d'une licence communautaire pour exercer la fonction de contrôleur de la circulation aérienne connaisse également la langue nationale de l'Etat de l'aéroport auprès duquel il travaille.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire à formuler sur la stratégie et les instruments législatifs et réglementaires mis en œuvre dans le cas de la transposition de la directive 2006/23/CE. Elle estime que le projet de loi fixe les principes et les dispositions générales qui doivent présider à la mise en place d'un cadre propice aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne. Quant au projet de règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce note qu'il complète le projet de loi en fixant les modalités et dispositions plus précises qu'exige la transposition de la directive précitée.

La Chambre des Fonctionnaires et employés publics insiste à ce que le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal soient revus afin d'y apporter des précisions de manière à permettre une transposition efficiente de la directive 2006/23/CE.

\*

#### V. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 18 décembre 2009, Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'adoption du projet de loi „qui est à remettre sur le métier“.

Le Conseil d'Etat constate que le projet de loi délègue au pouvoir réglementaire grand-ducal la mise en œuvre de la majeure partie des dispositions contenues dans la directive qu'il a pour objet de transposer.

Il souligne que les dispositions qui concernent pour l'essentiel les critères et les conditions de la délivrance, du maintien et du retrait des licences et partant des éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession, doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi (article 11, paragraphes 5 et 6 et article 32, paragraphe 3 de la Constitution).

Pour ces mêmes motifs, le Conseil d'Etat insiste que les définitions de la terminologie employée, reprises de la directive et contenues dans le projet de règlement grand-ducal, soient insérées dans le dispositif du projet de loi sous avis.

Il en est de même des dispositions du projet de règlement grand-ducal qui ont trait à la reconnaissance des licences délivrées par un autre Etat membre de l'Union européenne, par un pays tiers à l'Union européenne ou une organisation internationale ayant reçu une délégation à cet effet prévue par le projet de règlement grand-ducal.

Ensuite, le Conseil d'Etat rappelle que l'article 102 de la Constitution exige que les conditions et les modalités de perception et d'application des redevances dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien en validité des licences, qualifications et mentions du contrôleur de la circulation aérienne soient déterminées par la loi qui fixera par ailleurs au moins le montant maximal qui pourra être perçu à ce titre.

Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens en plus de leur traitement de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale.

Il tient finalement à relever que les sanctions administratives prévues par le projet de loi correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or, les services visés par le texte sous avis sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne.

Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires, d'ailleurs déjà existant dans la Fonction publique, aux agents enfreignant la loi. Le système de sanctions inventé par les auteurs du projet sous examen n'est de toute façon pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à

une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.

\*

## VI. AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Etant donné que dans son avis du 18 décembre 2009 le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'adoption du projet de loi „qui est à remettre sur le métier“, le Gouvernement a élaboré une série d'amendements pour répondre aux oppositions formelles du Conseil d'Etat.

Il convient de noter qu'à la mise en demeure des autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (No 2008/0471) pour non-transposition de la directive a fait suite un avis motivé en date du 23 novembre 2009. Or, une procédure accélérée pour les cas de non-transposition dans les délais de directives européennes existe dans le Traité de Lisbonne, en vigueur depuis décembre 2009, permettant à la Cour de Justice des Communautés européennes d'infliger des sanctions pécuniaires dès sa première saisine.

Les nouveaux textes (version remaniée du projet de loi et projet de règlement grand-ducal) font droit aux oppositions formelles du Conseil d'Etat sur les points suivants:

- 1) Le Conseil d'Etat souligne que les „*dispositions qui concernent pour l'essentiel les critères et les conditions de délivrance, du maintien et du retrait des licences et partant les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession, doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi*“ (article 11, paragraphes 5 et 6 et article 32, paragraphe 2, de la Constitution). Les articles visés, à savoir les articles 3, 4, 5 et 14 du projet de règlement grand-ducal ont été insérés au niveau de la version remaniée du projet de loi.
- 2) Le Conseil d'Etat insiste que les définitions du projet de règlement grand-ducal sont à insérer dans le dispositif de la loi. L'article 2 du projet de règlement grand-ducal initial est inséré dans la version remaniée du projet de loi.
- 3) Le Conseil d'Etat insiste que les dispositions en matière de reconnaissance des licences sont à insérer dans le dispositif de la loi. L'article 17 du projet de règlement grand-ducal initial est inséré dans la version remaniée du projet de loi.

Ensuite le Conseil d'Etat rappelle que l'article 102 de la Constitution exige que les conditions et modalités de perception et d'application des redevances dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien des licences etc. soient déterminées par la loi qui fixera par ailleurs le montant maximal qui pourra être perçu à ce titre.

Ces dispositions sont cependant maintenues dans la version remaniée du projet de règlement grand-ducal vu que l'article 7, paragraphe 3 b), de la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, tel que modifiée par la loi du 5 juin 2009, prévoit une telle base légale de même qu'il fixe un montant maximal pour la taxe ou redevance afférente.

En ce qui concerne les observations d'opportunité émises par le Conseil d'Etat, il convient de préciser que les dispositions afférentes sont maintenues dans la version remaniée du projet de loi.

Il s'agit d'un côté de la base légale insérée dans le projet de loi permettant l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens, dont les modalités d'allocation seront précisées dans un règlement grand-ducal, et d'un autre côté des dispositions prévoyant des sanctions administratives à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne.

En ce qui concerne ce dernier point, il convient de noter que s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de services tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie de l'espace aérien luxembourgeois est délégué à Belgocontrol, voire à Eurocontrol, qui disposent d'une personnalité juridique distincte.

En outre, tout le cadre législatif du ciel unique européen est basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services.

Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel „*si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat*“.

Aussi la directive précitée 2006/23/CE exige-t-elle un dispositif de sanctions proportionnées, effectives et dissuasives.

La seule limitation au volet disciplinaire pour les agents en lien de subordination auprès de l'Administration de la navigation aérienne ne serait partant pas suffisant.

Pour le reste, seulement quelques corrections d'ordre purement rédactionnel ont été apportées auxdits textes sans que ceux-ci se distinguent au fond des projets initiaux déposés le 12 juin 2009 à la Chambre des Députés. Dans ce cadre, il y a lieu de situer également la modification de l'intitulé de la loi qui reprend désormais en son libellé la référence directe à la directive communautaire.

Les auteurs du texte ont ainsi suivi une démarche double ce qui se traduit par un recours à la loi assortie d'un règlement grand-ducal pour asseoir le cadre de la rigueur et de la sécurité juridique requises tout en maintenant une certaine flexibilité pour les mesures de mise en œuvre ou d'exécution afin de tenir compte de certaines spécificités nationales. Les principes directeurs inhérents aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne étant fixés désormais dans le dispositif de la loi, le règlement grand-ducal porte sur les mesures de détails telles les diverses mentions et qualifications que peuvent revêtir ces licences.

En dernier lieu, il convient de rappeler qu'à moyen terme, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2012, il est prévu que la réglementation de la „gestion de la circulation aérienne“ entrera dans la sphère de compétence élargie de l'Agence basée à Cologne requérant le cas échéant une adaptation du cadre légal et réglementaire.

\*

## VII. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

### *Remarque préliminaire*

Le projet de loi a été déposé le 12 juin 2009 à la Chambre des Députés et avisé par le Conseil d'Etat le 18 décembre 2009. Dans son avis, la Haute Corporation s'était opposé formellement à l'adoption du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal parce qu'ils ne répondaient pas sur plusieurs points aux préceptes de la Constitution. Partant, le Conseil d'Etat estimait nécessaire de remettre le projet de loi sur le métier.

Pour tenir compte de ces observations formulées par le Conseil d'Etat, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a introduit des amendements gouvernementaux en date du 10 mars 2010 accompagnés d'une version remaniée du projet de loi déposé à la Chambre des Députés.

L'examen des articles se fait sur base du projet de loi remanié.

### *Article 1er*

L'article 1er cerne le champ d'application de la loi, qui a pour objet de créer une base légale appropriée pour assurer la transposition et la mise en œuvre des dispositions de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. L'objectif poursuivi par la loi est l'introduction de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne en fixant un encadrement de la profession dans une optique de renforcement et d'harmonisation des normes de sécurité aérienne qui s'inscrit dans un contexte à échelle européenne. La licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettra la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de compétence plus élevés et qui seront mieux comparables au niveau européen. Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. La directive couvre tous ces contrôleurs de la circulation aérienne.

Le Conseil d'Etat propose d'omettre les deuxième et troisième alinéas de l'article 1er, car ils ne contiennent aucun élément normatif.

La Commission décide de suivre cette proposition.

## Article 2

L'article 2 reprend les définitions telles qu'elles figurent dans la directive 2006/23/CE. Les auteurs du projet ont inséré deux définitions supplémentaires pour améliorer la lisibilité du texte: „OJTI“ et „examineur (*assessor* en anglais)“, qui sont des termes consacrés spécifiques à la navigation aérienne. L'abréviation „OACI“ a été retenue pour alléger le texte.

Le Conseil d'Etat constate que cet article tient compte des observations formulées dans son avis du 18 décembre 2009, en reprenant les définitions prévues par la directive 2006/23/CE dans le texte de la loi au lieu de les reprendre dans le règlement d'exécution. Il propose de compléter le point m) par les termes „(ci-après dénommée „la DAC“)“ à la suite des termes „Direction de l'Aviation civile“. En outre, il suggère de reformuler les points d) et p) de l'article.

La Commission du Développement durable fait siennes les propositions du Conseil d'Etat.

## Article 3

La DAC est l'administration publique luxembourgeoise qui endosse les responsabilités de l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 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. Elle satisfait à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE, à savoir les critères d'impartialité et d'indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne que vis-à-vis des organismes de formation.

Le paragraphe 2 reprend les autres missions incombant à la DAC en tant qu'autorité compétente résumant les principales tâches de celles-ci découlant de l'article 14 de la directive 2006/23/CE.

Le dernier paragraphe de l'article 3 renvoie à l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée inscrit dans la loi organique de la Direction de l'Aviation afin de doter cette administration publique de la flexibilité requise pour s'adjoindre l'expertise requise dans ce domaine hautement spécialisé afin de satisfaire à ses missions légales en tant qu'autorité nationale de surveillance.

Le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du premier alinéa par un nouveau texte. De même, il propose de reformuler le début de l'alinéa 2. La Commission décide de suivre ces propositions et de rédiger l'article 3 comme suit:

### **Art. 3. Autorité nationale de surveillance**

*La DAC est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.*

*La DAC est aussi compétente pour:*

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;*
- b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions;*
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.*

*Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 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.*

## Article 4

L'article 4 reprend les principes généraux indiqués à l'article 4 de la directive 2006/23/CE s'agissant des procédures de délivrance, de prorogation, de suspension et retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des contrôleurs stagiaires. Cet article pose les principes fondamentaux du système de délivrance de licences: création d'un marché du travail pour les activités de contrôle de la circulation aérienne et définition des caractéristiques fondamentales de la licence, qui englobent les compétences de son détenteur et l'autorisation donnée par les autorités de surveillance nationales. Cet

article énumère les obligations incombant au candidat d'une licence ou d'une licence stagiaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

#### Article 5

Les règles de la sécurité aérienne ne permettent à un contrôleur stagiaire que d'assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur de la position, communément désigné comme „*on the job training instructor (OJTI)*“. Tout postulant pour un poste de contrôleur de la circulation aérienne doit d'abord obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et effectuer un stage, tant pratique que théorique, avant de pouvoir prétendre à une licence définitive. Le stagiaire doit satisfaire à des exigences de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques. L'appréciation de l'équivalence du certificat d'études visée à l'article 5(a) *in fine* de la présente loi se fera conformément aux prescriptions de la loi du 14 août 2000 portant approbation de la Convention sur la reconnaissance des qualifications relatives à l'enseignement supérieur dans la région européenne, faite à Lisbonne, le 11 avril 1997.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

#### Article 6

Tout postulant pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit satisfaire à des exigences particulières de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

#### Article 7

Le libellé initial de l'article 7 s'apparente à celui de l'article 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. La procédure ressemble à celle instaurée par la loi modifiée du 14 février 1955 relative aux mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire. Les dispositions de la loi du 1er décembre 1978 réglant la PANC, applicables à l'élaboration de toutes les décisions administratives individuelles, ont vocation à s'appliquer en l'espèce, car l'octroi et toute mesure restrictive à l'autorisation d'accès tombent sous le champ d'application de cette loi. Chaque décision prise en vertu de l'article 7 comprend une mesure restrictive à l'égard de l'autorisation d'accès nécessitant le respect de certaines règles de procédure afin de garantir les droits de la défense. Ainsi, la DAC doit non seulement motiver sa décision et la communiquer à la personne concernée, mais aussi prendre l'avis motivé d'une commission spéciale qui a vocation à instruire le dossier et à entendre au préalable l'intéressé qui peut y faire valoir ses droits de défense. L'intéressé, sous la menace d'une procédure de suspension ou de retrait de sa licence de contrôleur de la circulation aérienne, dispose ainsi d'une garantie supplémentaire à faire valoir ses droits devant un organe composé de spécialistes en matière de navigation aérienne.

Dans sa version initiale, l'article 7 est libellé comme suit:

**Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées**

(1) *Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.*

(2) *La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.*

*Il en va notamment ainsi:*

- a) *si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;*
- b) *si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;*



- c) *s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;*
- d) *s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;*
- e) *à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.*

*(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.*

*Il en va notamment ainsi:*

- a) *dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;*
- b) *s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;*
- c) *si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;*
- d) *s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.*

*(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.*

*La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.*

*(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.*

*(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.*

*A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.*

*Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.*

*(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.*

*(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.*

*(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.*

*Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.*

*(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.*

Le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que soit prévu un recours en réformation à l'encontre des décisions prises par la DAC dans le cadre de l'article 7. En effet, ces décisions risqueront de relever de la matière pénale au sens de l'article 6.1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme, étant donné qu'elles ne tendent pas à la réparation pécuniaire du préjudice, mais visent pour l'essentiel à punir. La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme admet qu'une sanction imposée par l'administration ne se heurte pas à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme pour autant que l'administré puisse saisir de toute décision prise à son encontre un organe judiciaire de pleine juridiction qui a la „compétence pour se pencher sur toutes les questions de fait et de droit pertinentes pour le litige dont il se trouve saisi“. Un recours en annulation n'offre toutefois pas les garanties de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Il y a donc lieu d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 5 de l'article sous examen, libellé comme suit: „Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.“ La commission parlementaire décide de suivre cette proposition de l'introduction d'un recours en réformation contre les décisions de retrait, de refus ou de suspension des licences, mentions et qualifications.

Le Conseil d'Etat s'oppose encore formellement à l'encontre du paragraphe 6 de l'article 7, en ce que celui-ci délègue à un règlement ministériel la fixation des modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations de la future commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne. En effet, d'après l'article 36 de la Constitution, le pouvoir réglementaire d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc. La Commission du Développement durable décide de faire droit à cette opposition formelle en prévoyant, conformément à l'article 36 de la Constitution le recours à un règlement grand-ducal.

Le paragraphe 10 de l'article 7 est à supprimer, selon la Haute Corporation, car il ne répond pas aux règles contentieuses ordinaires en matière administrative. En effet, le juge administratif n'a pas pour compétence de prononcer des mainlevées judiciaires. La commission parlementaire donne suite à cette suggestion.

La Commission du Développement durable décide en outre d'introduire deux amendements pour clarifier l'article 7, paragraphes (2) e) et (3) b):

L'article 7, paragraphe (2) e), est remplacé par le libellé qui suit:

*„e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.“*

Le libellé actuel de l'article 7 paragraphe (2) e) du projet de loi s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Etant donné que le libellé actuel est, d'un côté, imprécis en reprenant les termes „infractions à la sécurité des personnes et des biens“ et, d'un autre côté, risque d'inclure parmi les raisons justifiant un retrait ou un refus du renouvellement des infractions, notamment civiles, sans lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien, il est proposé d'agencer le libellé actuel pour n'inclure que les infractions „pénales“ ayant un lien avec la réglementation aérienne et de supprimer la référence aux „infractions à la sécurité des personnes et des biens“.

L'article 7, paragraphe (3) b), est remplacé par le libellé qui suit:

*„b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;“*

Le libellé actuel de l'article 7, paragraphe (3) b), s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Le libellé actuel est imprécis en ne mentionnant pas que les faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pris en compte pour décider une suspension de la validité d'une licence,

d'une mention ou d'une qualification, doivent avoir un lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien. Il est proposé d'agencer le libellé dans ce sens en y insérant les termes „en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien“.

L'article 7 amendé se lira donc comme suit:

**Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées**

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonc-

*tionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement grand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.*

*A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.*

*Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.*

*(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.*

*(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.*

*(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.*

*Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.*

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat approuve la version amendée de l'article 7.

#### *Article 8*

Cet article instaure un mécanisme de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par un Etat membre de l'UE conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE. Par ailleurs, il décrit les conditions de reconnaissance de licences délivrées par un Etat non membre de l'UE ou par une organisation internationale dûment mandatée.

L'article 8 n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

#### *Article 9*

L'article 9 détermine l'autorité compétente, en l'occurrence la DAC, pour gérer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant les formations destinées aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Dans sa version initiale, il est libellé comme suit:

##### ***Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation***

*La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, suspendre ou retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.*

*Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.*

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article dans sa teneur actuelle, dans la mesure où il est prévu que les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments sont définies par règlement grand-ducal. En effet, le fait de prévoir un agrément dont les conditions seraient fixées par voie de règlement grand-ducal pour les personnes autorisées à dispenser des cours de formation risque de heurter le principe de la liberté de commerce érigé en matière réservée à la loi par l'article 11(6) de la Constitution.

La Commission du Développement durable décide de donner suite à l'observation du Conseil d'Etat en relevant au niveau de la loi les dispositions qui figuraient auparavant dans l'article 10 du projet de

règlement grand-ducal d'exécution. Il est à noter que, étant donné que ces dispositions se trouvaient à l'origine dans le règlement grand-ducal d'exécution accompagnant le projet de loi 6056, ces dispositions doivent en être supprimées et l'actuelle annexe II du projet de règlement grand-ducal deviendra l'annexe III de la future loi.

L'article 9 amendé se lira comme suit:

**Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation**

(1) *La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.*

(2) *Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte.*

*Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.*

(3) *Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.*

(4) *Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.*

(5) *L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.*

(6) *La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'Annexe III de la présente loi.*

(7) *Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) No 2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi.*

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat approuve la version amendée de l'article 9.

**Article 10**

L'article 10 a trait aux dispositions régissant la prime de formation à allouer aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien. Cette disposition est insérée en attendant l'aboutissement des discussions en matière d'introduction d'une carrière de contrôleur aérien avec les instances compétentes.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens en plus de leur traitement de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale. En outre, il estime que ces dispositions auraient dû trouver leur place dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.

La Commission du Développement durable décide cependant de maintenir cette disposition, qui vise à tenir compte, dans le cadre de l'objectif de renforcer les normes de sécurité dans le ciel européen, du rôle important que jouent les contrôleurs de la circulation aérienne qui seront dans le futur titulaires d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et partant soumis à des exigences obligatoires de formation initiale et continue importantes. La commission parlementaire considère en

autre qu'étant donné que lesdites primes sont liées aux licences, il semble normal de les insérer dans le texte sous rubrique.

L'article 10 se lira donc comme suit:

**Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens**

*Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.*

*Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.*

**Article 11**

La directive 2006/23/CE impose à chaque Etat membre d'instaurer des sanctions „effectives, proportionnées et dissuasives“ pour l'inobservation des règles nationales adoptées conformément aux prescriptions communautaires. S'appuyant sur le principe général de la légalité des peines, les sanctions pénales relèvent du domaine de la loi.

L'article 11 instaure un régime de sanctions administratives à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui autorisera à un contrôleur de la circulation aérienne d'exercer une fonction déterminée sans être en possession des licences, des qualifications ou des mentions requises.

Le second paragraphe prévoit l'octroi d'une amende administrative à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui continue à effectuer des prestations sans disposer d'un plan de formation obligatoire dûment agréé. Le recours à des sanctions administratives dans le pareil cas de figure constitue un moyen efficace puisqu'il ne faut pas rechercher la ou les personnes physiques à l'intérieur de la personne morale qui sont la cause de l'état infractionnel.

Le Conseil d'Etat remarque que les sanctions administratives prévues par cet article correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or, les services visés par le texte sous rubrique sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne. Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires aux agents enfreignant la loi. La Haute Corporation est d'avis que le système de sanctions inventé par les auteurs du projet n'est pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.

La commission parlementaire décide pourtant de maintenir tel quel le libellé de l'article 11. En effet, s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de service tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie de l'espace aérien luxembourgeois est déléguée à Belgocontrol et à Eurocontrol qui disposent d'une personnalité juridique distincte. De plus, tout le cadre législatif du ciel unique européen est basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services.

Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel „si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat“. Etant donné que le retrait du certificat équivaut à une paralysie du trafic aérien et ne devrait constituer qu'une mesure de dernier ressort, le recours à des amendes administratives est jugé approprié.

L'article 11 se lira donc comme suit:

**Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services**

*Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.*

*Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.*

*L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne 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 un mois.*

*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.*

**Article 12**

Pour accroître le partage d'informations sur la sécurité aérienne, le législateur communautaire insiste sur la nécessité d'instaurer un système de „culture juste“.

L'efficacité de la détection et de la prévention des risques liés aux accidents est renforcée par un échange d'informations et leur notification par les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile. La nature sensible de ces informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte serait d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel visé. L'émergence d'une culture non punitive a permis de développer cette indispensable transparence au sein des différents acteurs aéronautiques, en admettant qu'une grande partie des actes risqués constituent des erreurs involontaires qui ne sont pas vraiment condamnables. Si cette culture constitue un réel progrès dans la quête d'une sécurité renforcée, elle ne permet toutefois pas de distinguer clairement les actes répréhensibles des comportements ne méritant pas de sanctions et peut conduire à des excès. Le risque existe que la démarche permanente de non-sanction se transforme en culture de l'immunité qui aboutit à ignorer d'éventuels aspects disciplinaires graves. Voie médiane entre culture de la sanction et culture non punitive, la culture juste repose, quant à elle, sur la recherche d'une définition des comportements non acceptables devant être sanctionnés. Ce travail de clarification doit permettre d'instaurer un climat de confiance auprès des personnels qui sauront que la plupart des erreurs commises ne font pas l'objet de sanctions. Le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile a transposé ce concept de „culture juste“ dans la réglementation nationale. Son objectif primaire du système de notification des événements vise la prévention des accidents et des incidents et non la détermination de fautes ou responsabilités. A cet égard le règlement grand-ducal confère des garanties de confidentialité aux personnes individuelles censées alimenter le système dans un but d'améliorer le niveau de sécurité aérienne. Les informations recueillies ne serviront pas à la poursuite individuelle des personnes sauf en cas de négligence grave. Cependant le mécanisme de notification volontaire ou obligatoire ne met pas en place une sorte d'immunité générale pour les personnes notifiant les incidents générés de leur propre chef.

Ainsi les faits de négligence grave ne sont jamais couverts par une quelconque immunité. Il est très difficile d'établir une règle générale définissant ce qui est punissable et ce qui ne l'est pas. Ce qui n'est pas tolérable ou acceptable, ce sont la dissimulation et les actes sciemment dangereux. Si la sanction ne doit pas disparaître pour certains manquements délibérés à la sécurité, il n'est ni simple ni souhaitable de vouloir donner une définition trop stricte des comportements devant faire l'objet d'une punition. L'exercice consiste avant tout à éviter de créer un lien automatique entre la notification d'un événement quelconque et le déclenchement d'une procédure de suspension, voire de retrait d'une licence. Le concept de „culture juste“ favorise l'instauration d'un dialogue entre les différents acteurs concernés, notamment autour de la nécessité d'un processus permanent d'améliorer la sécurité qui s'appuie sur la recherche d'erreurs qui ne sont pas nécessairement des fautes, mais un processus qui reconnaît également comme légitime de sanctionner l'auteur d'une faute, c'est-à-dire d'un non-respect volontaire d'une règle de sécurité. L'auteur d'un compte rendu d'événement volontaire ou obligatoire bénéficiera d'un certain nombre de garanties légales conformément à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 portant réglementation de la navigation aérienne. Il convient de signaler que le principe

de la „*culture juste*“ est un outil très important dans le dispositif de prévention des accidents et des incidents, car elle constitue une source vitale d'informations pour les autorités en charge de la surveillance de la sécurité aérienne.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au maintien de l'article 12 dans sa formulation actuelle, car le renvoi à des règlements grand-ducaux dans un texte de loi ne respecte pas le principe de la hiérarchie des normes. Par ailleurs, le Conseil d'Etat ne peut pas non plus marquer son accord avec le texte en ce qu'il contrevient aux prescriptions de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article dispose que „*Aux fins de garantir la confidentialité des informations ..., aucune action ... 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*“. Le Conseil d'Etat ne voit pas de raison de limiter cette protection dans le présent cadre.

Face à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide la suppression de l'article 12. En effet, cet article n'est pas requis par la directive 2006/23/CE et risque d'induire en confusion par rapport à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui précise clairement le cadre de protection dont bénéficie la personne en cas d'infractions involontaires signalées à l'autorité conformément à la réglementation applicable. Il convient de rappeler que l'objectif du législateur n'était aucunement de restreindre l'application de l'article 42 précité mais simplement d'établir un lien avec la réglementation applicable en matière de notification obligatoire d'incidents.

\*

## VIII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

### PROJET DE LOI

#### **relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Par- lement européen et du Conseil concernant une licence commu- nautaire de contrôleur de la circulation aérienne**

##### **Art. 1er. *Champ d'application et objectif***

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

##### **Art. 2. *Définitions***

Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par:

- a) „service du contrôle de la circulation aérienne“: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;
- b) „prestataire de services de navigation aérienne“: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;
- c) „circulation aérienne générale“: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;
- d) „licence“: un certificat qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte;



- e) „qualification“: l’inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l’une des qualifications suivantes:
1. contrôle d’aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV);
  2. contrôle d’aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI);
  3. contrôle d’approche aux procédures (approach control procedural – APP);
  4. contrôle d’approche de surveillance (approach control surveillance – APS);
  5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP);
  6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS);
- f) „mention de qualification“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question;
- g) „mention d’unité“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l’indicateur d’emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;
- h) „mention linguistique“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;
- i) „mention d’instructeur“: l’inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position;
- j) „indicateur d’emplacement OACI“: le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l’OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d’une station fixe aéronautique;
- k) „secteur“: une partie d’une zone de contrôle et/ou une partie d’une région et/ou d’une région supérieure d’information de vol;
- l) „formation“: l’ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur stagiaire;
  2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d’une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
  3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;
  4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l’inscription d’une mention d’instructeur;
  5. une formation d’examineur et/ou d’évaluateur;
- m) „organisme de formation“: une organisation qui a été homologuée par la Direction de l’Aviation Civile (ci-après dénommée „la DAC“) en vue d’organiser un ou plusieurs types de formation;
- n) „programme de compétence d’unité“: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l’unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
- o) „plan de formation en unité“: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l’unité sous la surveillance d’un instructeur sur la position;
- p) „examineur (assessor)“, „évaluateur“: personne titulaire de l’autorisation établie par la DAC qui indique son aptitude à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;
- q) „OACI“: Organisation de l’Aviation Civile Internationale;
- r) „OJTI (on the job training instructor)“: instructeur de formation sur la position.

### **Art. 3. Autorité nationale de surveillance**

La DAC est l’autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires.

Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.

La DAC est aussi compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;
- b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions;
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 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. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences**

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne:

- a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale;
- b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.

#### **Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire**

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur 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;
- b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi;
- c) être en possession d'une attestation médicale valide;
- d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.

**Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne**

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 21 ans;
- b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité;
- c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi;
- d) être en possession d'une attestation médicale valide;
- e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

**Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées**

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associés ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;

- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement grand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

#### **Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne**

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal:

- a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;
- b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal;
- c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

**Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation**

(1) La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

(3) Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.

(4) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

(5) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.

(6) La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'Annexe III de la présente loi.

(7) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) No 2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi.

**Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens**

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

**Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services**

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.

L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne 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 un mois.

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.

\*

## ANNEXE I

### Spécifications applicables aux licences

#### 1) Renseignements figurant sur la licence

(Les éléments devant être traduits en anglais étant signalés par un astérisque)

- a) \*dénomination de l'Etat ou de l'autorité délivrant la licence (en caractères gras);
- b) \*titre de la licence (en caractères très gras);
- c) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence;
- d) nom complet du titulaire (si la langue nationale utilise un alphabet autre que l'alphabet romain, le nom doit également être libellé en caractères romains);
- e) date de naissance;
- f) nationalité du titulaire;
- g) signature du titulaire;
- h) \*authentification pour les modalités et l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication:
  - i) des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques, mentions d'instructeur et mentions d'unité;
  - ii) des dates auxquelles ces mentions ont été octroyées pour la première fois;
  - iii) des dates d'expiration de la validité des mentions;
- i) signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance;
- j) cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence;
- k) une attestation médicale en cours de validité doit être jointe à la licence.

#### 2) Support

Il convient d'utiliser du papier de première qualité ou un autre matériau satisfaisant, et les éléments mentionnés au point 1 doivent apparaître distinctement.

#### 3) Couleur

La couleur de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et du contrôleur stagiaire de la circulation aérienne est le jaune.

\*

## ANNEXE II

**Exigences en matière de formation**

## 1) PARTIE A

**Exigences en matière de formation initiale applicables  
aux contrôleurs de la circulation aérienne**

La formation initiale garantira que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux objectifs en matière de formation de base et de formation de qualification énoncés par les „Guidelines for Air traffic controller Common Core Content Initial Training“, édition du 10 décembre 2004 sinon la dernière édition en vigueur, d'Eurocontrol, afin que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de gérer la circulation aérienne d'une façon sûre, rapide et efficace.

La formation initiale couvrira les aspects suivants: droit aérien, gestion du trafic aérien, y compris les procédures d'opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne compréhension entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, facteurs humains, équipements et systèmes, environnement professionnel, sécurité et culture de la sécurité, systèmes de gestion de la sécurité, situations inhabituelles ou urgences, systèmes dégradés, connaissances linguistiques, incluant la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières devront être enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne, et à souligner les aspects relatifs à la sécurité. La formation initiale consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée sera fixée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent garantir que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de trafic complexe et dense, afin de faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale sera évaluée au moyen d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue.

## 2) PARTIE B

**Exigences en matière de formation en unité  
pour les contrôleurs de la circulation aérienne**

Les plans de formation en unité exposeront en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l'unité sous la surveillance d'un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé décrira tous les éléments du système d'évaluation de la compétence, comprenant les modalités de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales.

La formation en unité peut comporter certains éléments de la formation initiale qui sont spécifiquement liés aux conditions nationales. La durée de la formation en unité sera fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées dans le cadre d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue, par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréés qui seront neutres et objectifs dans leur jugement. A cette fin, les autorités nationales de surveillance mettront en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

## 3) PARTIE C

**Exigences en matière de formation continue applicables  
aux contrôleurs de la circulation aérienne**

Les qualifications et mentions d'unité inscrites sur les licences de contrôleur de la circulation aérienne seront maintenues valides par une formation continue agréée, comprenant une formation destinée à entretenir les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de mise à jour, une formation aux situations d'urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. A cette fin, l'organisme de formation établira des programmes de compétence d'unité décrivant les processus,

les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes devront être réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue sera arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement réalisé ou planifié de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne sera évaluée de manière adéquate au moins tous les trois ans. Le prestataire de services de navigation aérienne devra veiller à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licences dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

\*

### ANNEXE III

#### **Exigences relatives aux homologations délivrées aux organismes de formation**

- 1) La conformité avec les exigences visées à l'article 9 doit être établie par la preuve que les organismes de formation disposent du personnel et des équipements adéquats et exercent leur activité dans un environnement adapté pour dispenser les formations nécessaires à l'obtention ou au maintien de licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne. Plus particulièrement, les organismes de formations doivent:
  - a) disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies dans la présente loi;
  - b) disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée;
  - c) communiquer la méthode selon laquelle ils détermineront plus précisément le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, ainsi que les plans de formation en unité et les programmes de compétence d'unité; cela inclura le mode d'organisation des examens ou des évaluations. S'agissant des examens portant sur la formation initiale, y compris les formations en simulation, des informations détaillées sur les qualifications des examinateurs doivent être transmises;
  - d) apporter la preuve qu'il existe un système de gestion de la qualité permettant de contrôler si les procédures et systèmes devant garantir la conformité des services de formation fournis aux normes définies dans la présente loi sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés;
  - e) apporter la preuve que des fonds suffisants sont disponibles pour que les formations se déroulent conformément aux normes définies dans la présente directive et qu'une assurance, dont la couverture est suffisante, a été prévue pour les activités qu'ils mènent compte tenu de la nature des formations en question.
- 2) Les homologations doivent:
  - a) indiquer les autorités de surveillance nationales qui délivrent l'homologation;
  - b) indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation;
  - c) indiquer les types de services homologués;
  - d) contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1);
  - e) indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.

Luxembourg, le 7 juillet 2010

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN