

N° 8072²

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

modifiant :

- 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2° la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(18.11.2024)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 24 octobre 2024.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés.

*

I. OBSERVATIONS PRELIMINAIRES

Dans le cadre du projet de règlement grand-ducal relatif aux activités des aéronefs ultralégers motorisés, des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers et du projet de règlement grand-ducal relatif aux activités des parachutistes, le Conseil d'État a soulevé dans son avis du 12 décembre 2023 le manque de bases légales pour certaines dispositions.

Pour y remédier, le projet de loi sous rubrique est amendé. Il ne concerne désormais plus seulement la modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, mais également la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

La commission parlementaire propose d'adapter l'intitulé du projet de loi pour refléter cet amendement. Dans la même optique, deux chapitres distincts seront désormais prévus, le premier concernant les modifications apportées à la loi précitée du 31 janvier 1948, le deuxième concernant celles apportées à la loi précitée du 19 mai 1999.

L'intitulé du projet de loi prend désormais la teneur suivante :

« ~~Projet de loi portant modification de~~ modifiant :

1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;

2° la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans

le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile »

*

II. AMENDEMENTS

Amendement 1^{er} – Article 2

La commission propose de modifier l'article 2 du projet de loi comme suit :

- « L'article 7bis de la même loi est **remplacé par le libellé suivant : modifié comme suit :**
- 1° au paragraphe 1^{er}, les termes « et les parachutistes » sont insérés entre les termes « mécaniciens navigants » et « doivent » ;**
- 2° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, première phrase, les termes « ainsi que de la formation des parachutistes » sont insérés à la suite des termes « de la formation aux qualifications de type » ;**
- 3° au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, première phrase, les termes « du personnel navigant » sont remplacés par les termes « prévues au paragraphe 1^{er} ».**

« Art. 7bis.

(1) Les membres d'équipage de conduite des aéronefs, le personnel d'entretien des aéronefs et les parachutistes justifient, en vue de l'exercice de cette activité, de la qualification requise et sont titulaires d'une licence délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de dispenser les formations pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs et des licences des parachutistes, l'instructeur est titulaire d'une qualification d'instructeur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de faire passer les examens pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs, l'examineur est titulaire d'une qualification d'examineur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Les examinateurs sont inscrits sur le registre des examinateurs tenu par la Direction de l'aviation civile. Ce registre est publiquement accessible et contient les informations suivantes : nom et prénom de l'examineur et les coordonnées.

(2) Les critères d'obtention, les conditions de stage, le cas échéant, et les critères de validité des licences et des qualifications prévues au paragraphe 1^{er} ainsi que les conditions relatives à la revalidation et au renouvellement sont précisés par règlement grand-ducal.

Il en est de même des modalités de formation et d'examen prévues en vue de l'obtention, de la revalidation et du renouvellement des licences et des qualifications, des conditions d'aptitude médicale des candidats et des conditions de reconnaissance et de conversion des licences et qualifications délivrées par les autorités étrangères.

(3) Au cas où le nombre des instructeurs ou examinateurs disponibles pour garantir les activités est insuffisant, le directeur de l'aviation civile peut :

- 1° autoriser des instructeurs ou des examinateurs pour aéronefs ultralégers motorisés, planeurs ultralégers motorisés ou planeurs ultralégers d'un État membre de l'Espace économique européen ou de la Suisse ou des instructeurs de parachutisme d'un État membre de la Fédération aéronautique internationale à dispenser les formations et à faire passer les épreuves prévues par les lois et règlements ; ou**
- 2° accorder exceptionnellement la qualification d'instructeur ou d'examineur à des titulaires de licences luxembourgeoises, faisant état d'une expérience particulière dans le domaine des activités concernées.**

La demande en obtention de l'autorisation prévue au point 1° est soumise à la Direction de l'aviation civile par une association aéronautique luxembourgeoise. Toute cessation de l'activité d'un instructeur ou d'un examinateur ainsi autorisée est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais.

L'autorisation prévue au point 1° n'est valable que si l'instructeur ou l'examineur répond aux conditions de validité requises par l'État dont relève sa licence.

(4) Nul ne peut exploiter une école de pilotage ou de parachutisme ou un organisme effectuant l'entretien des aéronefs sans disposer d'un agrément délivré par la Direction de l'aviation civile.

En vue de son agrément, tout exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1er présente les garanties nécessaires d'honorabilité.

Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires des personnes physiques chargées de la gestion et de la direction.

L'exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} dispose des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission. Il dispose des structures et des procédés internes nécessaires pour exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place.

Les critères d'obtention et de validité des agréments prévus au présent paragraphe ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives sont précisés par règlement grand-ducal.

Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel de l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification de l'agrément.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, l'agrément peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1er est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile et l'agrément est restitué à la Direction de l'aviation civile.

(5) Le directeur de l'aviation civile délivre les licences, les qualifications associées, les validations et conversions et les autorisations du personnel navigant ainsi que les agréments prévus au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement :

- a. si l'intéressé ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, qualifications associées, validations, conversions ou autorisations et agréments ;
- b. si l'intéressé ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son agrément, ainsi que les privilèges énoncés dans son agrément ;
- c. si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ;
- d. si l'intéressé refuse de produire au directeur de l'aviation civile un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou de faire inscrire une limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification, sa validation, sa conversion, son autorisation ou son agrément ;
- e. s'il est constaté que la licence, la qualification, la validation, la conversion, l'autorisation, l'agrément ou le certificat médical a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- f. si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises ;
- g. s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aérienne ainsi que la sécurité des personnes et des biens ;
- h. s'il existe à l'encontre de l'intéressé des indices laissant présumer qu'il constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aérienne ;
- i. si l'intéressé a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne ;

j. s'il est constaté que l'intéressé présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses fonctions, la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens.

En cas de retrait des licences, des autorisations et des agréments prévus par le présent article, ils sont immédiatement restitués à la Direction de l'aviation civile. » »

Commentaire de l'amendement 1^{er}

Suite aux observations du Conseil d'État du 12 décembre 2023 dans le cadre des projets de règlements grand-ducaux précités, la commission parlementaire propose de remplacer l'intégralité de l'article 7bis, constituant la base légale pour la délivrance des licences nationales.

• Paragraphe 1^{er} de l'article 7bis

Le paragraphe 1^{er} de l'article 7bis de la loi précitée du 31 janvier 1948 crée la base légale pour les licences nationales : il s'agit, d'une part, des licences nationales pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs (i.e. pilotes) et, d'autre part, des licences nationales pour les parachutistes.

Les licences nationales de pilotes ne concernent que les licences qui ne sont pas prévues au niveau européen¹.

En effet, l'annexe I au règlement (UE) 2018/1139² exclut du champ d'application de la réglementation européenne certains aéronefs. Il s'agit par exemple des aéronefs ultralégers motorisés (« ULM »), des planeurs ultralégers motorisés (« PULM ») et des planeurs ultralégers (« PUL »), mais également d'aéronefs historiques, de certains aéronefs utilisés par des forces armées, etc.

Toutes les dispositions relatives à ces aéronefs sont exclues de la réglementation aérienne : non seulement les licences pour leurs pilotes, mais également l'entretien technique de ces aéronefs, les licences pour les personnes et organismes effectuant cet entretien technique et les règles et procédures liées à l'exploitation de ces aéronefs.

En vertu du principe de la subsidiarité du droit de l'Union européenne, toutes les dispositions réglementaires relatives à ces aéronefs relèvent donc exclusivement de la compétence nationale des États membres.

La réglementation européenne ne prévoit pas non plus des licences pour les parachutistes, ces dernières relèvent donc également de la compétence nationale des États membres.

Pour tenir compte des observations du Conseil d'État formulées dans ses avis n° 61.156³ et n° 61.157, ce paragraphe 1^{er} crée également la base légale pour les qualifications d'instructeur pour les licences de pilote et pour les licences de parachutiste, ainsi que pour les examinateurs pour les licences de pilote. Il s'agit en effet de matières réservées à la loi car réglementant l'accès à ou l'exercice d'une activité économique ou professionnelle.

Le dernier alinéa du paragraphe 1^{er} indique encore que les examinateurs sont inscrits sur le registre des examinateurs tenu par la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », et rendu public. Cette publication est nécessaire afin que les candidats à une licence de pilote puissent prendre connaissance des examinateurs disponibles et puissent prendre contact avec eux afin de passer leurs épreuves. Il s'agit également d'une matière réservée à la loi vu que les dispositions concernent le traitement de données à caractère personnel.

• Paragraphe 2 de l'article 7bis

Le paragraphe 2 de l'article 7bis prévoit que certaines exigences relatives aux licences de pilote, de personnel d'entretien et de parachutiste seront précisées par un règlement grand-ducal. Il s'agit, dans

1 Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

2 Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

3 Avis du Conseil d'État concernant le projet de règlement grand-ducal relatif aux activités des aéronefs ultralégers motorisés, des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers (12 décembre 2023)

le cadre de ce paquet de projets, des projets de règlements grand-ducaux sur les licences de pilotes ULM, PULM et PUL et sur les licences de parachutiste.

- Paragraphe 3 de l'article *7bis*

Le paragraphe 3 de l'article *7bis* introduit les dispositions prévues antérieurement par les projets de règlements précités concernant la disponibilité en nombre insuffisant des instructeurs ou examinateurs.

En effet, il se peut qu'il n'y ait pas de titulaires de qualifications d'instructeur ou d'examineur pour ULM, PULM ou PUL avec les classes y afférentes, ou d'instructeurs de parachutistes en nombre suffisant. Pour permettre aux nouvelles activités (PULM et PUL) de démarrer, et aux autres activités de continuer en toute sécurité, il est indispensable de prévoir des remèdes à cette problématique, faute de quoi personne ne pourra faire son entraînement ou réussir ses épreuves et, partant, obtenir sa licence.

Dans ses avis n° 61.156 et n° 61.157, le Conseil d'État relève qu'il n'est pas justifié que les autorisations délivrées par le directeur de l'aviation civile aux détenteurs de licences étrangères soient limitées dans le temps. Il a été profité de l'occasion pour supprimer cette limitation de temps.

- Paragraphe 4 de l'article *7bis*

Tout comme les licences, les qualifications d'instructeur et les qualifications d'examineur, l'exploitation d'une école de pilotage ou de parachutisme ou d'un organisme d'entretien des aéronefs constitue également une matière réservée à la loi. Dans cette optique, le paragraphe 4 de l'article *7bis* prévoit les conditions essentielles quant à l'exploitation de ces entités (autorisation par la DAC, exigences en matière de personnel, d'infrastructure et de procédures etc.). Il est également prévu que certaines exigences soient précisées par règlement grand-ducal.

- Paragraphe 5 de l'article *7bis*

Le paragraphe 5 de l'article *7bis* prévoit les cas de refus, retrait, limitation et suspension des licences, qualifications et autorisations délivrées par le directeur de l'aviation civile. Il s'agit essentiellement des mêmes cas qui sont déjà prévus par l'article *7bis* dans sa teneur actuelle.

Amendement 2 – Article 3 nouveau

La commission propose d'ajouter un nouvel article 3 au projet de loi avec la teneur suivante :

« **Art. 3.**

L'article 7ter de la même loi est modifié comme suit :

1° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, paragraphe 3, alinéa 1^{er}, première phrase, et alinéa 2, et paragraphe 6, points 1°, 3°, 4°, 5° et 6°, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés ;

2° au paragraphe 3, sont ajoutés des alinéas 3 à 5 nouveaux, libellés comme suit :

« L'exploitant de l'aérodrome, de l'hélistation ou du terrain de vol et l'exploitant responsable pour les atterrissages et décollages hors aérodrome, hors hélistation ou hors terrain de vol disposent en outre :

1° d'un avis motivé du bourgmestre de la commune où est situé l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hélistation ou terrain de vol ;

2° d'une autorisation, datée et signée, des propriétaires et, le cas échéant, des locataires du terrain sur lequel est situé l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hors hélistation ou hors terrain de vol ;

3° d'un avis favorable du ministre ayant l'Environnement dans ses attributions si l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hélistation ou terrain de vol est situé dans une zone de protection naturelle.

Un agrément ne peut être délivré pour un aérodrome, une hélistation ou un terrain de vol situé dans un rayon de 2,5 kilomètres autour de tout autre aérodrome, hélistation ou terrain de vol que si la compatibilité et la sécurité de l'exploitation des aérodromes, hélistations ou terrains de vol sont garanties.

L'exploitant de l'aérodrome, de l'hélistation ou du terrain de vol tient un registre des vols dans lequel tout atterrissage et tout décollage d'aéronefs sont consignés en vue de vérifier le respect des dispositions de l'autorisation d'exploitation pour une durée de trois ans. Il comprend les données suivantes : l'immatriculation de l'aéronef, le type d'aéronef, la date et l'heure de l'arrivée et du départ, le nom du commandant de bord et l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol de provenance. » ;

3° à la suite du paragraphe 6, alinéa 1^{er}, est ajouté un nouvel alinéa 2 libellé comme suit :

« En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile. » »

Commentaire de l'amendement 2

Au vu des avis n° 61.156 et n° 61.157 du Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'introduire un nouvel article 3 dans le projet de loi tendant à modifier l'article 7^{ter} de la loi précitée du 31 janvier 1948. Cet article prévoit les conditions relatives aux aérodromes, hélistations et autres terrains de vol, tels que les plateformes pour ULM, PULM et PUL ou les plateformes d'atterrissage pour parachutistes.

• point 1° de l'article 3

Le point 1° de ce nouvel article 3 vise à supprimer les termes « ou l'opérateur » de l'article 7^{ter} de la loi précitée du 31 janvier 1948. En effet, il s'est avéré, suite aux avis du Conseil d'État, qu'un amalgame s'est produit quant aux termes utilisés. Le seul terme officiel pour désigner l'entité responsable d'un aérodrome, d'une plateforme ou d'un terrain de vol est celui d'« exploitant », et non pas d'« opérateur ». Ainsi, dans un souci de cohérence, le terme « opérateur » ne devra plus figurer dans l'article 7^{ter}.

• point 2° de l'article 3

Le point 2° du nouvel article 3 tend à ajouter 3 nouveaux alinéas à l'article 7^{ter}, paragraphe 3, de la loi précitée du 31 janvier 1948.

Le premier alinéa nouveau introduit certaines conditions d'obtention de l'autorisation d'exploitation, respectivement des autorisations d'atterrissage et de décollage hors aérodromes, hors hélistations ou hors terrains de vol, jugées constituer des matières réservées à la loi par le Conseil d'État dans ses avis n° 61.156 et n° 61.157.

Une importance particulière est à apporter à la terminologie d'« exploitant » dans ce contexte : il s'agit, d'une part, de l'exploitant des aérodromes, hélistations et terrains de vol, tel qu'expliqué ci-avant, et, d'autre part, des exploitants d'aéronefs responsables pour les atterrissages et décollages hors aérodrome, hélistation ou terrain de vol. En effet, dans le langage officiel de l'aviation, tant l'entité responsable pour l'exploitation d'un aérodrome que l'entité ou la personne responsable de l'exploitation d'un aéronef sont désignées par le terme « exploitant ».

Le deuxième alinéa nouveau prévoit que plusieurs aérodromes, hélistations ou terrains de vol ne peuvent se trouver à une distance de moins de 2.5 kilomètres l'un de l'autre que si des garanties sont mises en place afin de garantir que l'exploitation de chaque aérodrome, hélistation ou terrain de vol peut se faire en toute sécurité. Il s'agit essentiellement de procédures afin d'éviter des interférences radio, ainsi que de procédures de vol et de coordination afin d'éviter des collisions entre aéronefs ou entre aéronefs et parachutistes, etc.

Le dernier alinéa nouveau prévoit que les exploitants des aérodromes, hélistations ou terrains de vol doivent tenir un registre, dans lequel tout pilote d'un aéronef qui y atterrit consigne certaines informations. Un tel registre est nécessaire afin de permettre à la DAC de vérifier le respect des termes de l'autorisation d'exploitation et le respect des lois et règlements applicables.

• point 3° de l'article 3

Le point 3° de l'article 3 précise encore qu'en cas de retrait des autorisations d'exploitation d'un aérodrome, d'une hélistation ou d'un terrain de vol ou d'une autorisation d'atterrissage et de décollage hors aérodrome, celles-ci doivent être immédiatement restituées à la DAC.

Amendement 3 – Article 4 nouveau

La commission propose d'ajouter un nouvel article 4 au projet de loi de la teneur suivante :

« **Art. 4.**

À la suite de l'article 7ter de la même loi, sont ajoutés deux nouveaux articles 7quater et 7quinquies libellés comme suit :

« **Art. 7quater.**

(1) Les activités aériennes suivantes ne sont effectuées que lorsque l'exploitant de l'aéronef dispose d'une autorisation préalable de la Direction de l'aviation civile :

- 1° l'emport de passagers à titre onéreux ;
- 2° les relevés, les photographies, les cinématographies, les observations, les surveillances aériennes, ainsi que toute autre activité nécessitant la mise en place de dispositifs spécifiques sur l'aéronef ;
- 3° le jet d'objets ou la pulvérisation à partir d'un aéronef en vol ;
- 4° le remorquage de banderoles, de planeurs ou de planeurs ultralégers ;
- 5° les vols de calibration ;
- 6° les vols de travaux de construction ;
- 7° les vols de recherche scientifique ;
- 8° les vols de compétition, les vols de manifestation aérienne et les vols sensationnels ;
- 9° les vols de contrôle de maintenance ;
- 10° les vols acrobatiques ;
- 11° les opérations de largage de parachutistes ;
- 12° les opérations de chargement externe ;
- 13° les opérations de chargement externe de personnes.

Les activités prévues au point 4° ne sont pas effectuées avec des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers. Les activités prévues aux points 6°, 10°, 11°, 12° et 13° ne sont pas effectuées avec des aéronefs ultralégers motorisés, des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers.

L'exploitant de l'aéronef effectuant les activités prévues au point 11° dispose de procédures d'exploitation pour les opérations de largage de parachutistes qui précisent les points suivants :

- 1° les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles ;
- 2° les exigences en matière de composition de l'équipage exécutant des tâches à bord de l'aéronef en relation avec le parachutisme et les exigences en matière d'expérience de ces membres d'équipage ;
- 3° la formation requise pour permettre aux membres d'équipage d'accomplir leurs tâches, ainsi que la qualification et la désignation des personnes dispensant cette formation aux membres d'équipage ;
- 4° les responsabilités et les fonctions des membres d'équipage ;
- 5° les critères de performance de l'aéronef pour exécuter des opérations de parachutage ;
- 6° les procédures standard, non standard et d'urgence.

(2) Les critères d'obtention et de validité des autorisations, ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives et les conditions d'expérience minimales des pilotes effectuant les activités aériennes spécifiques sont précisés par règlement grand-ducal.

(3) Le directeur de l'aviation civile délivre les autorisations prévues au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si l'exploitant ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que l'autorisation a été obtenue à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;

- 3° si l'exploitant ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son autorisation, ainsi que les privilèges énoncés dans son autorisation ;
- 4° s'il est constaté à charge de l'exploitant des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aérienne ainsi que la sécurité des personnes et des biens ;
- 5° s'il existe à l'encontre de l'exploitant des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aérienne ;
- 6° si l'exploitant a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile.

Art. 7quinquies.

(1) Il est créé un relevé des aéronefs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin d'évoluer dans l'espace aérien luxembourgeois, les aéronefs suivants sont immatriculés auprès de la Direction de l'aviation civile :

- 1° les aéronefs d'État ;
- 2° les aéronefs appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue-propriété, à des personnes physiques ayant leur domicile au Grand-Duché de Luxembourg ;
- 3° les aéronefs appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue-propriété, à des personnes morales de droit luxembourgeois qui répondent aux exigences de l'article 4, point f du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, tel que modifié ;
- 4° les aéronefs exploités par des exploitants disposant d'une licence d'exploitation délivrée par la Direction de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 précité ;
- 5° les aéronefs appartenant à une organisation internationale dont le Grand-Duché de Luxembourg est membre. Dans ce cas, le ministre peut fixer des conditions d'immatriculation dérogatoires.

(3) Afin d'être immatriculé, un aéronef remplit les conditions suivantes :

- 1° l'aéronef dispose des documents de navigabilité légalement prescrits ;
- 2° l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre État ;
- 3° les prescriptions douanières ont été respectées ;
- 4° les prescriptions en matière d'assurance ont été respectées.

Un aéronef peut être immatriculé temporairement sans remplir les conditions prévues aux points 1° et 3° dans le cadre des autorisations de vol délivrées par la Direction de l'aviation civile, conformément aux prescriptions légales et réglementaires, ou dans l'attente de l'achèvement des démarches douanières.

(4) Par dérogation aux paragraphes 2 et 3, les aéronefs suivants ne sont pas immatriculés :

- 1° les planeurs ultralégers motorisés ;
- 2° les planeurs ultralégers ;
- 3° les ballons captifs ;
- 4° les ballons libres non-habités.

(5) Un certificat d'immatriculation est délivré par la Direction de l'aviation civile au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit au relevé des aéronefs. Un certificat d'immatriculation temporaire est délivré par la Direction de l'aviation civile dans le cadre du paragraphe 3.

Les conditions d'obtention ainsi que les données reprises sur le certificat d'immatriculation et le certificat d'immatriculation temporaire sont précisées par règlement grand-ducal.

(6) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg portent les marques de nationalité et d'immatriculation qui leur sont propres.

Les combinaisons de lettres présentant un caractère contraire aux bonnes mœurs ne sont pas autorisées.

Il est interdit d'apposer sur l'aéronef et sur l'aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les marques de nationalité et d'immatriculation.

Les caractéristiques des marques, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(7) Une réservation des marques d'immatriculation avant l'immatriculation effective est limitée à un an. Cette durée est prolongeable sur demande dûment justifiée.

Des séries spéciales de marques d'immatriculation sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories déterminées d'aéronefs. Ces séries spéciales sont précisées par règlement grand-ducal.

(8) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification portent une plaque d'identité, sur laquelle sont inscrites leurs marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que les noms et prénoms du propriétaire.

Les caractéristiques des plaques d'identité, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(9) Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel relatif à l'immatriculation est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification du certificat d'immatriculation.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, le certificat d'immatriculation peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'aéronef est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile, et le certificat d'immatriculation est restitué à la Direction de l'aviation civile.

(10) L'inscription au relevé des aéronefs est rayée d'office et le certificat d'immatriculation cesse d'être valable dans les cas suivants :

1° l'aéronef ne dispose plus des documents de navigabilité légalement prescrits depuis cinq ans consécutifs ;

2° l'aéronef constitue une épave ;

3° lorsque la Direction de l'aviation civile est sans nouvelle de l'aéronef depuis deux ans à compter du jour de disparition de l'aéronef ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues ;

4° en cas de changement de propriété de l'aéronef ou lorsque les conditions prévues au paragraphe 2, alinéa 1er, ne sont plus remplies.

Lorsque le certificat d'immatriculation cesse d'être valable, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(11) Le directeur de l'aviation civile délivre les certificats prévus au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

1° si le propriétaire ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;

- 2° s'il est constaté que le certificat a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;**
- 3° si le propriétaire ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son certificat ;**
- 4° s'il est constaté à charge du propriétaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aérienne ainsi que la sécurité des personnes et des biens ;**
- 5° s'il existe à l'encontre du propriétaire des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aérienne ;**
- 6° si le propriétaire a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.**

En cas de retrait du certificat d'immatriculation, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(12) Après restitution du certificat d'immatriculation, un certificat de radiation attestant que l'aéronef a été dûment supprimé du relevé des immatriculations est délivré par la Direction de l'aviation civile au dernier propriétaire légalement inscrit et, si la demande en est faite, au propriétaire actuel. » »

Commentaire de l'amendement 3

Dans son avis n° 61.156, le Conseil d'État invoque que les restrictions à des activités aériennes spécifiques exercées à titre commercial relèvent du domaine réservé à la loi. Il en est de même des exigences relatives à l'immatriculation des aéronefs. Ainsi, la commission parlementaire propose de prévoir les dispositions concernées respectivement par un nouvel article *7quater* et un nouvel article *7quinquies*, introduits dans la loi précitée du 31 janvier 1948.

Il est profité de cet amendement pour rédiger l'article en question d'une manière plus large, afin de couvrir les activités aériennes spécifiques effectuées non-seulement à l'aide d'ULM, de PULM ou de PUL, mais à l'aide de tous les aéronefs exclus du champ d'application de la réglementation européenne (voir supra dans Amendement 1^{er}) ainsi que de couvrir l'immatriculation de tous les aéronefs (civils, militaires et étatiques) et des aéronefs sans équipage à bord soumis à certification.

• Article *7quater*

Le paragraphe 1^{er} de l'article *7quater*, introduit dans la loi précitée du 31 janvier 1948, prévoit en premier lieu une liste exhaustive des activités qui sont considérées comme activités aériennes spécifiques soumises désormais à autorisation. Il y est également précisé que certaines activités ne peuvent pas se faire avec des ULM, PULM ou PUL au vu des caractéristiques techniques de l'aéronef ou afin de garantir la sécurité des activités.

Il importe ici à nouveau d'apporter une attention particulière à la terminologie : l'entité ou la personne responsable pour les activités aériennes spécifiques est désignée par le terme « exploitant de l'aéronef ».

En vue de permettre à la DAC de vérifier la conformité de la demande avec les exigences réglementaires et de juger du niveau de sécurité des activités envisagées, le paragraphe 1^{er} stipule encore que l'exploitant de l'aéronef effectuant le largage de parachutistes doit disposer de procédures d'exploitation couvrant un certain nombre d'aspects.

Le paragraphe 2 de l'article *7quater* prévoit que certaines exigences relatives aux autorisations des activités aériennes spécifiques seront précisées par un règlement grand-ducal. Il s'agit, dans le cadre de ce paquet de projets, du projet de règlement grand-ducal sur les licences de pilotes ULM, PULM et PUL.

Le paragraphe 3 de l'article *7quater* prévoit les cas de refus, retrait, limitation et suspension des licences, qualifications et autorisations délivrées par le directeur de l'aviation civile.

• Article *7quinquies*

Dans le cadre de son avis n° 61.156, le Conseil d'État a soulevé que l'immatriculation des ULM devra faire partie d'un article de loi formelle, s'agissant d'une matière réservée à la loi. Jusqu'ici, les

immatriculations des aéronefs ont été régies par le règlement grand-ducal modifié du 27 juillet 1961 concernant les transports aériens, l'immatriculation et l'identité des aéronefs. Afin de tenir compte des observations du Conseil d'État et afin de moderniser le régime des immatriculations de manière générale, il a été décidé d'introduire un nouvel article *7quinquies* dans la loi précitée du 31 janvier 1948.

Il importe de noter que cet article concerne tant l'immatriculation des aéronefs « classiques » (i.e. avions, hélicoptères, planeurs, ULM, etc.) que celle des aéronefs sans équipage à bord soumis à certification. Ces derniers, communément appelés « drones », sont en principe couverts par le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Ce dernier prévoit dans son article 14, paragraphe 1^{er}, l'obligation pour un « *UAS dont la conception est soumise à certification* » d'être immatriculé. Les paragraphes 3 à 9 de ce même article prévoient des conditions supplémentaires relatives à l'immatriculation de ces machines. Ainsi, seuls certains détails peuvent encore être prévus au niveau national.

a) Paragraphes 1^{er} et 2 de l'article *7quinquies*

Le paragraphe 1^{er} de l'article *7quinquies* prévoit la création du relevé des aéronefs immatriculés au Luxembourg. Ce relevé existe déjà sur base du règlement grand-ducal précité du 27 juillet 1961.

Le paragraphe 2 prévoit l'obligation générale pour les aéronefs d'être immatriculés afin d'évoluer dans l'espace aérien luxembourgeois. Il prévoit également une liste exhaustive des aéronefs pouvant être immatriculés auprès de la DAC.

b) Paragraphe 3 de l'article *7quinquies*

Le paragraphe 3 du nouvel article *7quinquies* prévoit les conditions d'immatriculation liées à l'aéronef lui-même. Il prévoit également la possibilité d'une immatriculation provisoire pour permettre l'exploitation de l'aéronef dans l'attente de l'accomplissement de certaines formalités. Une immatriculation temporaire est également nécessaire dans le cadre des autorisations de vol délivrées conformément à la sous-partie P du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

Ces paragraphes ne concernent que les aéronefs et non pas les aéronefs sans équipage à bord soumis à certification.

c) Paragraphe 4 de l'article *7quinquies*

Le paragraphe 4 prévoit des dérogations quant à l'obligation d'immatriculation.

Les PULM et les PUL ne sont immatriculés que dans très peu d'États vu leur conception technique. Il s'agit pour les PULM souvent de deux composantes distinctes, à savoir le moteur (souvent porté sur le dos par le pilote) et l'aile permettant le vol, et pour les PUL que de l'aile. Des pièces de ces matériaux sont souvent remplacées, car elles sont construites de manière à se détruire en cas d'accident afin d'éviter des blessures graves du pilote.

Les ballons captifs, donc les ballons qui sont ancrés de façon permanente au sol, ne doivent pas non plus être immatriculés vu qu'ils ne sont pas destinés à circuler librement dans l'espace aérien.

Les ballons libres non-habités (i.e. des ballons sondes, des ballons météorologiques, etc.) ne doivent pas non plus être immatriculés vu leur taille et les matériaux de fabrication.

d) Paragraphe 5 de l'article *7quinquies*

Le paragraphe 5 prévoit que pour les aéronefs immatriculés au Luxembourg, respectivement un certificat d'immatriculation ou un certificat d'immatriculation temporaire sont délivrés. Il prévoit ensuite la possibilité de préciser certaines exigences par règlement grand-ducal.

e) Paragraphes 6 et 7 de l'article *7quinquies*

Le paragraphe 6, qui s'applique tant aux aéronefs qu'aux aéronefs sans équipage à bord soumis à certification, prévoit les exigences relatives aux marques de nationalité et d'immatriculation. Celles-ci seront également précisées par règlement grand-ducal.

Le paragraphe 7 règle la réservation des marques d'immatriculation.

f) Paragraphe 8 de l'article 7quinquies

Le paragraphe 8 prévoit l'obligation pour les aéronefs et les aéronefs sans équipage à bord soumis à certification de porter une plaque d'identification. Les détails seront régis par un règlement grand-ducal.

g) Paragraphe 9 de l'article 7quinquies

Le paragraphe 9 prévoit des dispositions d'ordre administratif, à savoir l'obligation de notifier toute modification majeure à la DAC.

h) Paragraphe 10 de l'article 7quinquies

Le paragraphe 10 prévoit les cas de radiation d'office (i.e. de radiation automatique, sans prise de décision par la DAC) des aéronefs.

i) Paragraphe 11 de l'article 7quinquies

Le paragraphe 11 prévoit les cas de refus, retrait, limitation et suspension des certificats d'immatriculation.

j) Paragraphe 12 de l'article 7quinquies

Le paragraphe 12 prévoit que la radiation d'un aéronef entraîne la délivrance, par la DAC, d'un certificat de radiation.

Amendement 4 – Article 3 (devenant l'article 5)

La commission propose de modifier l'article 3 du projet de loi déposé (nouvel article 5) comme suit:

« **Art. 3 5.**

À l'article 15, alinéa 1^{er}, de la même loi, est ajouté un nouveau point 4^o libellé comme suit :

L'article 15, alinéa 1^{er}, de la même loi, est modifié comme suit :

1^o au point 2^o, les termes « ou d'un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification » sont insérés entre les termes « au moyen d'un aéronef » et les termes « non immatriculé » ;

2^o sont ajoutés des points 4^o, 5^o et 6^o nouveaux, libellés comme suit :

« 4^o † Tout parachutiste qui aura atterri en dehors d'un terrain de vol agréé sans l'autorisation préalable requise ; d'une plateforme d'atterrissage agréée.

5^o Tout pilote commandant de bord qui aura effectué des activités aériennes prévues à l'article 7quater sans disposer de l'autorisation préalable requise, ou qui n'aura pas respecté les termes de cette autorisation ;

6^o Tout pilote commandant de bord et tout télépilote qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef ou d'un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification, qui ne portent pas de marques de nationalité et d'immatriculation conformes aux exigences réglementaires, qui portent d'autres marques de nationalité et d'immatriculation que celles qui lui sont propres ou qui portent des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les marques de nationalité et d'immatriculation. ». »

Commentaire de l'amendement 4

• Point 1^o

À l'article 3 du projet de loi déposé (nouvel article 5 du projet de loi), il est proposé d'ajouter un point 1^o qui prévoit la même sanction pour les aéronefs sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification qui ne sont pas immatriculés, que pour les aéronefs « classiques » qui ne sont pas immatriculés. Cette adaptation est nécessaire au vu des exigences européennes d'immatriculations desdits aéronefs sans équipage à bord.

- Point 2°, sous-point 4°

Il est proposé d'adapter le nouveau point 4° ajouté à l'article 15 de la loi précitée du 31 janvier 1948 afin d'aligner la terminologie à celle du point 1° du même article et à celle de l'article 7ter.

- Point 2°, sous-point 5°

Désormais, il est proposé que l'article 15 de la loi précitée du 31 janvier 1948 prévoira une sanction pénale relative au non-respect des dispositions du nouvel article 7quater.

- Point 2°, sous-point 6°

Il est proposé de compléter l'article 15 de la loi précitée du 31 janvier 1948 par une sanction pénale relative au non-respect des exigences relatives aux marques de nationalité et d'immatriculation, applicable tant aux aéronefs « classiques » qu'aux aéronefs sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification.

Amendement 5 – Article 6 nouveau

La commission propose d'ajouter un article 6 nouveau de la teneur suivante:

« **Art. 6.**

À l'article 15bis, point 2°, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés. »

Commentaire de l'amendement 5

Suite aux observations du Conseil d'État concernant la terminologie des exploitants d'aérodromes, d'hélistations ou de terrains de vol, et tel qu'expliqué ci-avant, la commission parlementaire propose de supprimer les termes « ou l'opérateur ».

Dans ce sens, la commission parlementaire propose d'introduire un nouvel article 6 dans le projet de loi, afin de modifier l'article 15bis de la loi précitée du 31 janvier 1948.

Amendement 6 – Article 5 (devenant l'article 8)

La commission propose de modifier l'article 5 du projet de loi déposé (nouvel article 8) comme suit :

« **Art. 5 8.**

À la suite de l'article 20 de la même loi, est inséré un nouvel article 20bis libellé comme suit :

« Art. 20bis.

Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 à 5.000 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout parachutiste qui aura effectué une descente en parachute malgré le retrait de sa licence.

L'emprisonnement sera de trois mois et l'amende de ~~5.000 2 000~~ euros au moins, si la descente en parachute a été effectuée avec un passager. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée. »»

Commentaire de l'amendement 6

Afin de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État dans son avis du 12 décembre 2023 concernant le caractère imprécis de l'alinéa 2 de l'article 20bis introduit dans la loi précitée du 31 janvier 1948, la commission parlementaire propose d'amender l'article 5 du projet de loi déposé (nouvel article 8).

Amendement 7 – Article 9 nouveau

La commission propose d'insérer un article 9 nouveau de la teneur suivante :

«Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 19 mai 1999

Art. 9.

L'article 19bis de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre

réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est modifiée comme suit :

1° au paragraphe 1^{er}, premier tiret, les termes « auprès de tout exploitant d'une école de pilotage ou de parachutisme ou d'un organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, » sont insérés entre les termes « tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, » et les termes « auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'aéronef » ;

2° au paragraphe 4, les termes « à l'exploitant de l'école de pilotage ou de parachutisme ou de l'organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, » sont insérés entre les termes « l'exploitant de l'aérodrome, de l'héliport, des infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, » et les termes « au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un aéronef ». »

Commentaire de l'amendement 7

Dans le cadre de son avis n° 61.156, et tel qu'expliqué ci-avant, le Conseil d'État a soulevé que les conditions d'exploitation d'une école de pilotage ou de parachutisme relèvent des matières réservées à la loi.

Par conséquent, la commission parlementaire propose de modifier l'article 19bis de la loi précitée du 19 mai 1999, afin de permettre à la DAC de procéder aux contrôles, inspections et audits des dites écoles, ainsi que des organismes effectuant l'entretien des aéronefs.

*

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Claude WISELER

*

TEXTE COORDONNE

Les propositions de texte émise par le Conseil d'Etat dans son avis du 15 novembre 2022 est soulignée.

Les amendements parlementaires sont marqués en caractères gras et soulignés.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

PROJET DE LOI

portant modification de modifiant :

- 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2° la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Chapitre 1^{er} – Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948

Art. 1^{er}.

L'article 7, paragraphe 3, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

- 1° à la lettre b, les termes « ainsi que des parachutistes » sont insérés après les termes « des contrôleurs de la circulation aérienne » ;
- 2° à la lettre d, les termes « ainsi que de la formation des parachutistes » sont insérés après les termes « de la formation aux qualifications de type ».

Art. 2.

L'article *7bis* de la même loi est remplacé par le libellé suivant : **modifié comme suit :**

- 1° au paragraphe 1^{er}, les termes « et les parachutistes » sont insérés entre les termes « mécaniciens navigants » et « doivent » ;**
- 2° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, première phrase, les termes « ainsi que de la formation des parachutistes » sont insérés à la suite des termes « de la formation aux qualifications de type » ;**
- 3° au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, première phrase, les termes « du personnel navigant » sont remplacés par les termes « prévues au paragraphe 1^{er} ».**

« Art. 7bis.

(1) Les membres d'équipage de conduite des aéronefs, le personnel d'entretien des aéronefs et les parachutistes justifient, en vue de l'exercice de cette activité, de la qualification requise et sont titulaires d'une licence délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de dispenser les formations pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs et des licences des parachutistes, l'instructeur est titulaire d'une qualification d'instructeur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Afin de faire passer les examens pratiques en vue de la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs, l'examineur est titulaire d'une qualification d'examineur délivrée par la Direction de l'aviation civile.

Les examinateurs sont inscrits sur le registre des examinateurs tenu par la Direction de l'aviation civile. Ce registre est publiquement accessible et contient les informations suivantes : nom et prénom de l'examineur et les coordonnées.

(2) Les critères d'obtention, les conditions de stage, le cas échéant, et les critères de validité des licences et des qualifications prévues au paragraphe 1^{er} ainsi que les conditions relatives à la revalidation et au renouvellement sont précisés par règlement grand-ducal.

Il en est de même des modalités de formation et d'examen prévues en vue de l'obtention, de la revalidation et du renouvellement des licences et des qualifications, des conditions d'aptitude médicale des candidats et des conditions de reconnaissance et de conversion des licences et qualifications délivrées par les autorités étrangères.

(3) Au cas où le nombre des instructeurs ou examinateurs disponibles pour garantir les activités est insuffisant, le directeur de l'aviation civile peut :

- 1° autoriser des instructeurs ou des examinateurs pour aéronefs ultralégers motorisés, planeurs ultralégers motorisés ou planeurs ultralégers d'un État membre de l'Espace économique européen ou de la Suisse ou des instructeurs de parachutismes d'un État membre de la Fédération aéronautique internationale à dispenser les formations et à faire passer les épreuves prévues par les lois et règlements ; ou
- 2° accorder exceptionnellement la qualification d'instructeur ou d'examineur à des titulaires de licences luxembourgeoises, faisant état d'une expérience particulière dans le domaine des activités concernées.

La demande en obtention de l'autorisation prévue au point 1° est soumise à la Direction de l'aviation civile par une association aéronautique luxembourgeoise. Toute cessation de l'activité d'un instructeur ou d'un examinateur ainsi autorisée est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais.

L'autorisation prévue au point 1° n'est valable que si l'instructeur ou l'examineur répond aux conditions de validité requises par l'État dont relève sa licence.

(4) Nul ne peut exploiter une école de pilotage ou de parachutisme ou un organisme effectuant l'entretien des aéronefs sans disposer d'un agrément délivré par la Direction de l'aviation civile.

En vue de son agrément, tout exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} présente les garanties nécessaires d'honorabilité.

Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires des personnes physiques chargées de la gestion et de la direction.

L'exploitant d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} dispose des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission. Il dispose des structures et des procédés internes nécessaires pour exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place.

Les critères d'obtention et de validité des agréments prévus au présent paragraphe ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives sont précisés par règlement grand-ducal.

Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel de l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification de l'agrément.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, l'agrément peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'exploitation d'un organisme prévu à l'alinéa 1^{er} est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile et l'agrément est restitué à la Direction de l'aviation civile.

(5) Le directeur de l'aviation civile délivre les licences, les qualifications associées, les validations et conversions et les autorisations du personnel navigant ainsi que les agréments prévus au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement :

- a. si l'intéressé ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, qualifications associées, validations, conversions ou autorisations et agréments ;
- b. si l'intéressé ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son agrément, ainsi que les privilèges énoncés dans son agrément ;

- c. si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ;
- d. si l'intéressé refuse de produire au directeur de l'aviation civile un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou de faire inscrire une limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification, sa validation, sa conversion, son autorisation ou son agrément ;
- e. s'il est constaté que la licence, la qualification, la validation, la conversion, l'autorisation, l'agrément ou le certificat médical a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- f. si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises ;
- g. s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aérienne ainsi que la sécurité des personnes et des biens ;
- h. s'il existe à l'encontre de l'intéressé des indices laissant présumer qu'il constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aérienne ;
- i. si l'intéressé a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne ;
- j. s'il est constaté que l'intéressé présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses fonctions, la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens.

En cas de retrait des licences, des autorisations et des agréments prévus par le présent article, ils sont immédiatement restitués à la Direction de l'aviation civile. »

Art. 3.

L'article 7ter de la même loi est modifiée comme suit :

- 1° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, paragraphe 3, alinéa 1^{er}, première phrase, et alinéa 2, et paragraphe 6, points 1°, 3°, 4°, 5° et 6°, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés ;
- 2° au paragraphe 3, sont ajoutés des alinéas 3 à 5 nouveaux, libellés comme suit :

« L'exploitant de l'aérodrome, de l'hélistation ou du terrain de vol et l'exploitant responsable pour les atterrissages et décollages hors aérodrome, hors hélistation ou hors terrain de vol disposent en outre :

- 1° d'un avis motivé du bourgmestre de la commune où est situé l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hélistation ou terrain de vol ;
- 2° d'une autorisation, datée et signée, des propriétaires et, le cas échéant, des locataires du terrain sur lequel est situé l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hors hélistation ou hors terrain de vol ;
- 3° d'un avis favorable du ministre ayant l'Environnement dans ses attributions si l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol ou la zone d'atterrissage hors aérodrome, hélistation ou terrain de vol est situé dans une zone de protection naturelle.

Un agrément ne peut être délivré pour un aérodrome, une hélistation ou un terrain de vol situé dans un rayon de 2,5 kilomètres autour de tout autre aérodrome, hélistation ou terrain de vol que si la compatibilité et la sécurité de l'exploitation des aérodromes, hélistations ou terrains de vol sont garanties.

L'exploitant de l'aérodrome, de l'hélistation ou du terrain de vol tient un registre des vols dans lequel tout atterrissage et tout décollage d'aéronefs sont consignés en vue de vérifier le respect des dispositions de l'autorisation d'exploitation pour une durée de trois ans. Il comprend les données suivantes : l'immatriculation de l'aéronef, le type d'aéronef, la date et l'heure de l'arrivée et du départ, le nom du commandant de bord et l'aérodrome, l'hélistation ou le terrain de vol de provenance. » ;

- 3° à la suite du paragraphe 6, alinéa 1^{er}, est ajouté un nouvel alinéa 2 libellé comme suit :

« En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile. »

Art. 4.

À la suite de l'article 7ter de la même loi, sont ajoutés deux nouveaux articles 7quater et 7quinquies libellés comme suit :

« Art. 7quater.

(1) Les activités aériennes suivantes ne sont effectuées que lorsque l'exploitant de l'aéronef dispose d'une autorisation préalable de la Direction de l'aviation civile :

- 1° l'emport de passagers à titre onéreux ;
- 2° les relevés, les photographies, les cinématographies, les observations, les surveillances aériennes, ainsi que toute autre activité nécessitant la mise en place de dispositifs spécifiques sur l'aéronef ;
- 3° le jet d'objets ou la pulvérisation à partir d'un aéronef en vol ;
- 4° le remorquage de banderoles, de planeurs ou de planeurs ultralégers ;
- 5° les vols de calibration ;
- 6° les vols de travaux de construction ;
- 7° les vols de recherche scientifique ;
- 8° les vols de compétition, les vols de manifestation aérienne et les vols sensationnels ;
- 9° les vols de contrôle de maintenance ;
- 10° les vols acrobatiques ;
- 11° les opérations de largage de parachutistes ;
- 12° les opérations de chargement externe ;
- 13° les opérations de chargement externe de personnes.

Les activités prévues au point 4° ne sont pas effectuées avec des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers. Les activités prévues aux points 6°, 10°, 11°, 12° et 13° ne sont pas effectuées avec des aéronefs ultralégers motorisés, des planeurs ultralégers motorisés et des planeurs ultralégers.

L'exploitant de l'aéronef effectuant les activités prévues au point 11° dispose de procédures d'exploitation pour les opérations de largage de parachutistes qui précisent les points suivants :

- 1° les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles ;
- 2° les exigences en matière de composition de l'équipage exécutant des tâches à bord de l'aéronef en relation avec le parachutisme et les exigences en matière d'expérience de ces membres d'équipage ;
- 3° la formation requise pour permettre aux membres d'équipage d'accomplir leurs tâches, ainsi que la qualification et la désignation des personnes dispensant cette formation aux membres d'équipage ;
- 4° les responsabilités et les fonctions des membres d'équipage ;
- 5° les critères de performance de l'aéronef pour exécuter des opérations de parachutage ;
- 6° les procédures standard, non standard et d'urgence.

(2) Les critères d'obtention et de validité des autorisations, ainsi que les exigences techniques et opérationnelles y relatives et les conditions d'expérience minimales des pilotes effectuant les activités aériennes spécifiques sont précisés par règlement grand-ducal.

(3) Le directeur de l'aviation civile délivre les autorisations prévues au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si l'exploitant ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que l'autorisation a été obtenue à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;

- 3° si l'exploitant ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son autorisation, ainsi que les privilèges énoncés dans son autorisation ;
- 4° si il est constaté à charge de l'exploitant des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aérienne ainsi que la sécurité des personnes et des biens ;
- 5° si il existe à l'encontre de l'exploitant des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aérienne ;
- 6° si l'exploitant a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait des autorisations prévues par le présent article, elles sont immédiatement restituées à la Direction de l'aviation civile.

Art. 7quinquies.

(1) Il est créé un relevé des aéronefs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin d'évoluer dans l'espace aérien luxembourgeois, les aéronefs suivants sont immatriculés auprès de la Direction de l'aviation civile :

- 1° les aéronefs d'État ;
- 2° les aéronefs appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue-propriété, à des personnes physiques ayant leur domicile au Grand-Duché de Luxembourg ;
- 3° les aéronefs appartenant en totalité, en pleine propriété ou en nue-propriété, à des personnes morales de droit luxembourgeois qui répondent aux exigences de l'article 4, point f du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, tel que modifié ;
- 4° les aéronefs exploités par des exploitants disposant d'une licence d'exploitation délivrée par la Direction de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 précité ;
- 5° les aéronefs appartenant à une organisation internationale dont le Grand-Duché de Luxembourg est membre. Dans ce cas, le ministre peut fixer des conditions d'immatriculation dérogatoires.

(3) Afin d'être immatriculé, un aéronef remplit les conditions suivantes :

- 1° l'aéronef dispose des documents de navigabilité légalement prescrits ;
- 2° l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre État ;
- 3° les prescriptions douanières ont été respectées ;
- 4° les prescriptions en matière d'assurance ont été respectées.

Un aéronef peut être immatriculé temporairement sans remplir les conditions prévues aux points 1° et 3° dans le cadre des autorisations de vol délivrées par la Direction de l'aviation civile, conformément aux prescriptions légales et réglementaires, ou dans l'attente de l'achèvement des démarches douanières.

(4) Par dérogation aux paragraphes 2 et 3, les aéronefs suivants ne sont pas immatriculés :

- 1° les planeurs ultralégers motorisés ;
- 2° les planeurs ultralégers ;
- 3° les ballons captifs ;
- 4° les ballons libres non-habités.

(5) Un certificat d'immatriculation est délivré par la Direction de l'aviation civile au propriétaire d'un aéronef régulièrement inscrit au relevé des aéronefs. Un certificat d'immatriculation temporaire est délivré par la Direction de l'aviation civile dans le cadre du paragraphe 3.

Les conditions d'obtention ainsi que les données reprises sur le certificat d'immatriculation et le certificat d'immatriculation temporaire sont précisées par règlement grand-ducal.

(6) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg portent les marques de nationalité et d'immatriculation qui leur sont propres.

Les combinaisons de lettres présentant un caractère contraire aux bonnes mœurs ne sont pas autorisées.

Il est interdit d'apposer sur l'aéronef et sur l'aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les marques de nationalité et d'immatriculation.

Les caractéristiques des marques, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(7) Une réservation des marques d'immatriculation avant l'immatriculation effective est limitée à un an. Cette durée est prolongeable sur demande dûment justifiée.

Des séries spéciales de marques d'immatriculation sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories déterminées d'aéronefs. Ces séries spéciales sont précisées par règlement grand-ducal.

(8) Tout aéronef et tout aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification portent une plaque d'identité, sur laquelle sont inscrites leurs marques de nationalité et d'immatriculation ainsi que les noms et prénoms du propriétaire.

Les caractéristiques des plaques d'identité, ainsi que leur emplacement, leurs dimensions et leurs caractères sont précisés par règlement grand-ducal.

(9) Toute modification susceptible d'affecter un élément substantiel relatif à l'immatriculation est notifiée à la Direction de l'aviation civile dans les meilleurs délais et fait l'objet d'une approbation préalable et, le cas échéant, d'une modification du certificat d'immatriculation.

En cas de non-respect de cette obligation de notification, le certificat d'immatriculation peut être limité, suspendu ou retiré.

Toute cessation totale des activités liées à l'aéronef est immédiatement notifiée à la Direction de l'aviation civile, et le certificat d'immatriculation est restitué à la Direction de l'aviation civile.

(10) L'inscription au relevé des aéronefs est rayée d'office et le certificat d'immatriculation cesse d'être valable dans les cas suivants :

- 1° l'aéronef ne dispose plus des documents de navigabilité légalement prescrits depuis cinq ans consécutifs ;
- 2° l'aéronef constitue une épave ;
- 3° lorsque la Direction de l'aviation civile est sans nouvelle de l'aéronef depuis deux ans à compter du jour de disparition de l'aéronef ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues ;
- 4° en cas de changement de propriété de l'aéronef ou lorsque les conditions prévues au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, ne sont plus remplies.

Lorsque le certificat d'immatriculation cesse d'être valable, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(11) Le directeur de l'aviation civile délivre les certificats prévus au présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement dans l'un des cas suivants :

- 1° si le propriétaire ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° s'il est constaté que le certificat a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 3° si le propriétaire ne respecte pas les obligations légales et réglementaires découlant de son certificat ;

4° s'il est constaté à charge du propriétaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aérienne ainsi que la sécurité des personnes et des biens ;

5° s'il existe à l'encontre du propriétaire des indices laissant présumer que son activité constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aérienne ;

6° si le propriétaire a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne.

En cas de retrait du certificat d'immatriculation, il est immédiatement restitué à la Direction de l'aviation civile.

(12) Après restitution du certificat d'immatriculation, un certificat de radiation attestant que l'aéronef a été dûment supprimé du relevé des immatriculations est délivré par la Direction de l'aviation civile au dernier propriétaire légalement inscrit et, si la demande en est faite, au propriétaire actuel. »

Art. 3 5.

~~À l'article 15, alinéa 1^{er}, de la même loi, est ajouté un nouveau point 4° libellé comme suit :~~

L'article 15, alinéa 1^{er}, de la même loi, est modifié comme suit :

1° au point 2°, les termes « ou d'un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification » sont insérés entre les termes « au moyen d'un aéronef » et les termes « non immatriculé » ;

2° sont ajoutés des points 4°, 5° et 6° nouveaux, libellés comme suit :

« 4° ~~¶~~ Tout parachutiste qui aura atterri en dehors d'un terrain de vol agréé sans l'autorisation préalable requise ; ~~d'une plateforme d'atterrissage agréée.~~

5° Tout pilote commandant de bord qui aura effectué des activités aériennes prévues à l'article 7quater sans disposer de l'autorisation préalable requise, ou qui n'aura pas respecté les termes de cette autorisation ;

6° Tout pilote commandant de bord et tout télépilote qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef ou d'un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification, qui ne portent pas de marques de nationalité et d'immatriculation conformes aux exigences réglementaires, qui portent d'autres marques de nationalité et d'immatriculation que celles qui lui sont propres ou qui portent des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les marques de nationalité et d'immatriculation. ».

Art. 6.

À l'article 15bis, point 2°, les termes « ou l'opérateur » sont supprimés.

Art. 4 7.

À la suite de l'article 18 de la même loi, est inséré un nouvel article 18bis libellé comme suit :

« Art. 18bis.

Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura effectué une descente en parachute sans être titulaire de la licence et des qualifications requises par les lois et règlements.

L'emprisonnement sera de quinze jours au moins et l'amende de 1 500 euros au moins, si la descente en parachute a été effectuée avec un passager. ».

Art. 5 8.

À la suite de l'article 20 de la même loi, est inséré un nouvel article 20bis libellé comme suit :

« Art. 20bis.

Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout parachutiste qui aura effectué une descente en parachute malgré le retrait de sa licence.

L'emprisonnement sera de trois mois et l'amende de ~~5.000 2 000~~ euros au moins, si la descente en parachute a été effectuée avec un passager. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée. ».

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 19 mai 1999

Art. 9.

L'article 19*bis* de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est modifiée comme suit :

- 1° au paragraphe 1^{er}, premier tiret, les termes « auprès de tout exploitant d'une école de pilotage ou de parachutisme ou d'un organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, » sont insérés entre les termes « tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, » et les termes « auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'aéronef » ;
- 2° au paragraphe 4, les termes « à l'exploitant de l'école de pilotage ou de parachutisme ou de l'organisme effectuant l'entretien d'aéronefs, » sont insérés entre les termes « l'exploitant de l'aérodrome, de l'héliport, des infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, » et les termes « au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un aéronef ».

