

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 24 octobre 2024

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 28 mars 2024 et du 12 septembre 2024
2. 8242 Projet de loi portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7790 Projet de loi portant modification : 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. 8072 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen des articles et de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

- Présents : M. Gilles Baum remplaçant M. Fernand Etgen, Mme Corinne Cahen, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Paul Galles, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, Mme Nathalie Morgenthaler remplaçant M. Charel Weiler, M. Ben Polidori remplaçant Mme Claire Delcourt, M. Meris Sehovic
- Mme Félicie Weycker, Mme Vénéré Dos Reis, Mme Stéphanie Theisen, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
- Mme Sara Agostino, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Gusty Graas

M. David Wagner, observateur délégué

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

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 28 mars 2024 et du 12 septembre 2024

Les projets de procès-verbal des réunions du 28 mars 2024 et du 12 septembre 2024 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8242 Projet de loi portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Suite à une briève présentation du projet de rapport, ledit rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole, le modèle 0.

3. 7790 Projet de loi portant modification : 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 29 mars 2024.

Amendement 1^{er}

L'amendement sous revue vise à remplacer intégralement l'article 1^{er} du projet de loi sous examen.

Le nouvel article 1^{er}, point 1[°], n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

En ce qui concerne le point 2[°], insérant un article 19*quinquies* au sein 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, la Haute Coporation constatent dans son avis complémentaire que les paragraphes 1^{er} et 2 sont reformulés.

Dans ce contexte le Conseil d'État renvoie à son avis du 29 juin 2021, dans lequel il avait critiqué l'absence d'un encadrement juridique équivalent à l'article 19*quater* de la loi précitée du 19 mai 1999 pour les aéronefs sans équipage à bord et avait demandé, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de préciser l'obligation d'assurance en renvoyant à l'article 19*quater* si les aéronefs sans équipage à bord non-assimilés à des jouets devaient être considérés comme étant couverts par le règlement (CE) n° 785/20042, ou dans le cas contraire, de préciser les caractéristiques.

Le Conseil d'État constate que les amendements apportent les précisions nécessaires aux paragraphes 1^{er} et 2, de sorte qu'il peut lever son opposition formelle. Au sujet du paragraphe 3, le Conseil d'État a, dans son avis précité du 29 juin 2021, précisé que les termes « délibérément ou par négligence » sont superfétatoires. Ces termes sont supprimés par la première série d'amendements parlementaires, de sorte que le paragraphe 3 n'appelle pas d'observation de la Haute Corporation.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 2

Amendement 2 L'amendement sous examen vise à remplacer intégralement l'article 2 du projet de loi sous examen.

Dans ses observations d'ordre légitimique, le Conseil d'État note de manière générale que concernant les amendements à apporter à l'article 2 du projet de loi sous revue, il y a lieu de suivre l'ordre de la numérotation du dispositif qu'il s'agit de modifier. L'ordre des points 2° à 5° est à revoir en conséquence selon la Haute Corporation

La commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de revoir la rémunération.

Point 1°

Le point 1 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire quant au fond.

La commission parlementaire en prend note.

Quant à la forme, la Haute Corporation note dans son avis complémentaire qu'à l'article 2, point 1°, lettre b), à l'article 7, paragraphe 3, dans sa teneur amendée, la nouvelle lettre « o. » est à remplacer par une lettre « n. ».

Or, la commission parlementaire décide de maintenir la lettre « o. », alors que depuis la loi du 1^{er} avril 2023 portant modification de : 1° 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 ; 2° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, l'article 7, paragraphe 3 de la loi précitée du 31 janvier 1948 comprend déjà une lettre « n. ».

Point 2°

Le nouvel article 2, point 2° (ancien point 3°), insère un article 32bis nouveau dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Le Conseil d'État rappelle que dans son avis du 29 juin 2021, il s'était opposé formellement à cette disposition sur le fondement du principe de la spécification des incriminations.

Au paragraphe 1^{er} du nouvel article 32bis de la loi précitée du 31 janvier 1948, le Conseil d'État s'était interrogé quant à la nature des « règlements », en vertu desquels les documents de bord se trouvent prescrits. L'amendement indique qu'il s'agit du « règlement grand-ducal du xx relatif aux aéronefs sans équipage à bord ». Si l'amendement permet de répondre à l'interrogation du Conseil d'État, certaines difficultés peuvent résulter en raison du renvoi précis au règlement grand-ducal par exemple en cas d'abrogation du règlement grand-ducal en question. Le Conseil d'État suggère dès lors de supprimer la référence à ce règlement grand-ducal et de renvoyer aux « documents légalement prescrits ».

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'État.

La Haute Coporation rappelle que le nouvel article 32bis, paragraphe 2, fait l'objet de plusieurs amendements. La phrase liminaire de l'alinéa 1^{er} est modifiée de telle sorte que l'infraction se trouve décorrectionnalisée, et devient une contravention. Cet amendement ne soulève pas d'observation.

Au point 2°, l'amendement sous examen précise les termes « la réglementation » à la demande du Conseil d'État.

La précision apportée au point 6° (ancien point 7°) n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Au point 7° (ancien point 8°), les termes « d'autres causes », critiqués par le Conseil d'État dans son avis précité du 29 juin 2021 en raison de leur imprécision, sont supprimés et la disposition est précisée quant aux causes d'inaptitude du pilote opérant un aéronef sans équipage à bord. Le Conseil d'État suggère toutefois aux auteurs d'y viser, par analogie aux autres incriminations, le « pilote à distance », et non pas seulement le « pilote ».

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'État.

Le point 8° nouveau ajoute un comportement à la liste des comportements sanctionnés par contravention. Il s'agit du comportement visé par le paragraphe 3 de la disposition initiale que les auteurs suppriment dans la version amendée du projet. La disposition sous revue telle qu'elle a été amendée ne sanctionne plus un comportement « susceptible de causer un dommage », terminologie à laquelle le Conseil d'État s'était opposé formellement, mais un comportement ayant effectivement « causé un dommage à autrui ». Le Conseil d'État est donc en mesure de lever son opposition formelle y relative.

La commission parlementaire en prend note.

Le point 9° du projet de loi initial est remplacé intégralement. En effet, le Conseil d'État avait, dans son avis précité du 29 juin 2021, demandé de revoir cette disposition, les termes « matières non autorisées » n'étant pas assez

précisés. Le point 9°, dans sa nouvelle teneur, dispose qu'encourt une amende « tout pilote à distance qui n'a pas fait descendre son aéronef sans équipage à bord ou qui n'a pas obtempéré aux injonctions conformément à l'article 39bis ». La référence à l'article 39bis étant erronée, le Conseil d'État demande de corriger ce renvoi erroné par un renvoi à l'article 38bis.

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'État et de corriger le renvoi erroné.

En ce qui concerne l'alinéa 2, le Conseil d'État avait estimé que la disposition, telle que rédigée dans le projet de loi initial, ne faisait pas de sens et qu'il y aurait lieu de préciser que la sanction s'appliquerait uniquement à la personne « « qui aurait sciemment permis l'envol en violation des articles [...] », en indiquant de manière précise les dispositions visées ». Les auteurs des amendements font le choix de ne pas reformuler la disposition tel que demandé, mais de préciser qu'il s'agit des « opérations sanctionnées par l'alinéa précédent ». Le Conseil d'État peut s'accommoder de ce choix des auteurs.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État, dans son avis complémentaire, peut lever son opposition formelle relative à l'article 2, point 3°, de la loi en projet, devenu l'article 2, point 2°, dans sa teneur amendée.

La commission parlementaire en prend note.

Point 3°

Le point 3° n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'Etat.

La Commission parlementaire en prend note.

Point 4°

Le Conseil d'État soulève dans son avis complémentaire que l'alinéa 1^{er} entend donner accès aux membres de la Police relevant du cadre policier et à certains membres du cadre civil de la Police au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord dans « l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative ». Or, la Haute Corporation souligne que les membres de la Police n'interviennent aux fins de l'application de la loi en projet que dans le cadre de leurs missions de police judiciaire. Elle estime par conséquent qu'il n'y a pas lieu pour la loi en projet de conférer accès à des données aux fins d'une mission de police administrative hors de son champ d'application, les données ainsi collectées ne présentant aucune nécessité ou pertinence pour l'application de la loi en question. Les termes « et de police administrative » sont donc à omettre à l'alinéa sous revue.

L'alinéa 2 dispose que les données à caractère personnel « des fichiers » accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal, alors que l'alinéa 1^{er} se limite à viser un seul fichier, celui du registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord. Le Conseil d'État s'oppose formellement à cette incohérence, source d'insécurité juridique, et exige que les termes « des fichiers » soient remplacés par les termes « du registre visé à l'alinéa 1^{er} ». L'alinéa 3 n'appelle pas d'observation.

Or, la commission parlementaire tient à informer la Haute Corporation que la Police grand-ducale ayant été consulté sur ce sujet, il s'avère qu'elle devrait avoir accès aux informations visées également dans le cadre de ses missions de police administrative. En effet, conformément à l'article 3 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, elle « veille au maintien de l'ordre public, à l'exécution et au respect des lois et des règlements de police généraux et communaux, à la prévention des infractions et à la protection des personnes et des biens », et ce dans « l'exercice de ses missions de police administrative ».

La formulation adaptée a été inspirée par la loi précitée du 18 juillet 2018.

Par conséquent, la commission propose de modifier l'article 2, point 4° du projet de loi comme suit :

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

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

Les données à caractère personnel du registre visé à l'alinéa 1^{er} des fichiers accessibles sont déterminées par règlement grand-ducal.

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

- 1° les membres de la Police visés à l'alinéa 1^{er} ne puissent consulter le registre auquel ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel et un motif de consultation ;et
- 2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation sont soient enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation. »»

Point 5°

Au point 5° est introduit un nouvel article 38bis à la loi précitée du 31 janvier. Le Conseil d'État demande d'y viser les « exigences légales et réglementaires » au lieu des « exigences réglementaires ».

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'Etat.

Point 6°

Le point 6° entend modifier les références incluses à l'article 24ter, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 31 janvier 1948, prévoyant que des avertissements taxés peuvent être décernés aux contrevenants. Le Conseil d'État soulève dans son avis complémentaire que l'insertion d'une référence à l'article 14quater est superfétatoire, dans la mesure où cette disposition figure déjà dans la liste de références depuis la loi du 21 novembre 2022 portant modification de : 1^{er} la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2^{de} de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ; 3^{de} de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne (article 7).

La commission parlementaire décide par conséquent de supprimer cette référence.

Concernant les observations d'ordre légitique du Conseil d'Etat relatives aux points 2 à 6 de l'article 2, la commission parlementaire décide de les reprendre.

Madame la Présidente de la commission parlementaire souhaite savoir si tous les drones devront à l'avenir être couverts par une assurance.

Il est répondu que l'obligation d'une assurance spéciale dépend du poids du drone.

En effet, le projet de loi instaure effectivement une obligation d'assurance pour tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois.

Vu le risque associé aux activités des aéronefs sans équipage à bord, tout aéronef sans équipage à bord circulant dans l'espace aérien luxembourgeois disposera d'une assurance valable à l'égard des tiers. Les activités des aéronefs sans équipage à bord relevant du champ d'application de la directive 2009/48/CE du 18 juin 2009 relative à la sécurité des jouets (drone de moins de 20 kilo) peuvent être couverts par des assurances communes de responsabilité civile alors que les aéronefs sans équipage à bord relevant du règlement d'exécution (UE) 2019/947 du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord (drone de plus de 20 kilo) vont dans la majorité des cas, dépendant de l'assureur, nécessiter une assurance spéciale quant à ces activités. L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe à l'exploitant de l'aéronef sans équipage à bord.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) se demande quelles sont les possibilités lorsqu'un drone survole une propriété privée. Que peut faire un citoyen dans ce cas ? Est-il possible de contacter la police ? Comment cette situation est-elle traitée par les autorités ?

La représentante du Ministère répond que cette question a été abordée avec les forces de l'ordre. Au niveau européen, il est prévu qu'à partir de 2025, les drones devront être équipés d'un système permettant leur identification. Des dispositifs de lecture permettront d'identifier le numéro du drone ainsi que son

propriétaire, de la même manière qu'on peut lire une plaque d'immatriculation de véhicule. Ainsi, il sera possible de savoir qui est le propriétaire d'un drone. La police effectuera également des contrôles de manière proactive, notamment lors d'événements, pour vérifier si les drones sont enregistrés. En outre, elle interviendra si elle est appelée par les citoyens pour des problèmes liés aux drones.

4. 8072 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

A titre liminaire, Monsieur Gusty Graas est désigné rapporteur du projet de loi par la commission parlementaire.

Il est procédé à une briève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8072⁰.

Le présent projet de loi concerne les licences de parachutistes. Actuellement, les activités des parachutistes sont régies par le règlement grand-ducal du 4 juillet 1990, relatif aux licences et qualifications des parachutistes. Cependant, ce règlement n'est plus en adéquation avec la réalité actuelle et nécessite donc une refonte complète.

Étant donné que les activités des parachutistes peuvent, dans certains cas, revêtir un caractère commercial, et être exercées à titre professionnel principal ou accessoire, ce projet de loi relève d'une matière régie par la loi.

L'article 7bis de la loi modifiée du 31 janvier 1948, relative à la réglementation de la navigation aérienne, dans sa version actuelle, prévoit les licences pour le personnel de conduite des aéronefs ainsi que pour les mécaniciens navigants.

Cependant, un parachute ne peut être considéré comme un « aéronef ». En effet, conformément à la législation susmentionnée et aux traités et réglementations internationales, un aéronef est un appareil capable de se maintenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air. Or, un parachute ne permet pas un tel maintien dans l'air, il ne sert qu'à ralentir la chute de l'objet qu'il transporte, ce qui ne correspond pas à la définition technique d'un « aéronef ».

Afin d'éviter toute insécurité juridique et de prévenir le risque que la révision de la réglementation sur les activités des parachutistes soit jugée inconstitutionnelle, il est nécessaire de préciser l'article 7bis de la loi mentionnée, afin d'y inclure explicitement les parachutistes.

Dans un souci de clarté et de sécurité juridique, ce projet de loi prévoit également des sanctions pénales spécifiques pour les activités des parachutistes.

En conséquence, le présent projet de loi vise à établir une base légale claire et précise pour encadrer les activités des parachutistes au Grand-Duché de Luxembourg.

La commission procède dans un second temps à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État.

A titre liminaire, 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 »**

Article 1^{er}

L'article 1^{er} du projet de loi modifie l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne afin de prévoir une base légale pour percevoir des taxes et redevances dans le domaine des activités des parachutistes.

Le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond.

Quant à la forme, concernant la phrase liminaire, le Conseil d'État signale qu'il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe et l'alinéa visés. Ainsi, il convient d'écrire « L'article 7, paragraphe 3, alinéa 1er, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne [...] »

La commission parlementaire décide d'adapter l'article 1^{er} afin de tenir compte des observations d'ordre légitique formulées par le Conseil d'Etat.

Article 2

Afin de garantir la sécurité juridique, l'article 2 du projet de loi sous rubrique insère dans l'article *7bis* de la loi précitée des références non-équivoques aux parachutistes et à leurs activités.

Le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond.

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.

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

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 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

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)

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.

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'examinateur est titulaire d'une qualification d'examinateur 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'examinateur 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 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 priviléges 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'inhabiliter, 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. » »

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 7ter 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'atterrissement 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 7ter 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 7ter.

- point 2° de l'article 3

Le point 2° du nouvel article 3 tend à ajouter 3 nouveaux alinéas à l'article 7ter, 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'atterrissement 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.

Par conséquent, 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. » »

Article 4 nouveau

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 7*quater* et un nouvel article 7*quinquies*, 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 7*quater*

Le paragraphe 1^{er} de l'article 7*quater*, 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 7*quater* 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 7*quater* prévoit les cas de refus, retrait, limitation et suspension des licences, qualifications et autorisations délivrées par le directeur de l'aviation civile.

- Article 7*quinquies*

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.

Par conséquent, 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 priviléges énoncés dans son autorisation ;**
- 4° s'il est constaté à charge de l'exploitant des faits d'inhabilité, 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. 7*quinquies.*

(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. » »

Article 3 ancien

L'article 3 modifie l'article 15 de la loi précitée dans un but de prévoir une sanction pénale spécifique pour un parachutiste n'ayant pas atterri sur une plateforme d'atterrissement agréée. En effet, sur base de l'article 7ter de la loi précitée le projet de règlement grand-ducal relatif aux activités des parachutistes prévoit l'obligation d'atterrir sur une plateforme agréée. Ce projet de règlement grand-ducal prévoit également les critères d'autorisation de ces plateformes.

Le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond.

La commission parlementaire propose d'apporter quelques amendements à l'article sous examen.

- **Point 1°**

À l'article 3 du projet de loi déposé (nouvel article 5 du projet de loi), il est proposé d'ajouter un point 1° 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 7*quater*.

- 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.

Par conséquent, 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° 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° à Tout parachutiste qui aura atterri en dehors d'un terrain de vol agréé sans l'autorisation préalable requise ; d'une plateforme d'atterrissement agréée.

5° Tout pilote commandant de bord qui aura effectué des activités aériennes prévues à l'article 7*quater* 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. ».

Article 6 nouveau

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

« Art. 6.

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

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.

Ancien article 4 (nouvel article 7)

L'article 4 du projet de loi introduit un nouvel article 18bis dans la loi de 1948. A l'instar de l'article 18 pour les pilotes d'aéronefs, cet article 18bis prévoit une sanction pénale pour les personnes ayant effectué une descente en parachute sans disposer de la licence et des qualifications requises. La sanction est augmentée au cas où la descente a été effectuée avec un passager (saut en tandem).

Le Conseil d'État considère que le seuil maximal est celui prévu à l'alinéa 1er, prévoyant un emprisonnement d'un an et une amende de 5 000 euros. La sanction est dès lors encadrée et la détermination exacte de la sanction relèvera du pouvoir d'appréciation du juge.

La commission n'a pas de remarque.

Ancien article 5 (devenant l'article 8)

L'article 5 du projet de loi déposé introduit un nouvel article 20bis dans la loi de 1948, inspiré de l'article 20 de cette loi. Il prévoit des sanctions pour des personnes ayant effectué une descente en parachute malgré le retrait de leur licence de parachutiste. La sanction est augmentée au cas où la descente a été effectuée avec un passager (saut en tandem).

Le Conseil d'État considère qu'en l'espèce, la disposition de l'article 20bis, alinéa 2, n'est pas suffisamment précise vu qu'elle n'indique pas de seuil maximal pour l'amende. Aux termes de l'arrêt n° 71/12 de la Cour constitutionnelle du 9 mars 2012, « la peine, pour suffire aux exigences de la Constitution, doit être suffisamment déterminée, c'est-à-dire qu'elle doit en principe comporter un minimum et un maximum indiqués dans la loi ». La disposition sous examen ne respecte pas le principe de la légalité des peines tel que consacré à l'article 19 de la Constitution, de sorte que le Conseil d'État s'y oppose formellement.

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).

La commission propose par conséquent 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. »»

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 ». »

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 desdites écoles, ainsi que des organismes effectuant l'entretien des aéronefs.

Madame la Présidente de la commission souhaite savoir si la DAC, compte tenu des nouvelles missions qui lui sont confiées par deux textes législatifs analysés dans la présente réunion, aura besoin de renfort en personnel ou si une réorganisation est prévue pour faire face à ces nouvelles tâches.

La représentante du Ministère répond que les nouvelles missions peuvent être gérées avec les effectifs actuels, car le système est structuré de manière

identique à celui au niveau européen. Les tâches sont réparties par département en fonction des activités, et les nouvelles missions s'intègrent dans les départements concernés. De plus, une grande partie de ces nouvelles activités est déjà prise en charge dans la pratique.

5. Divers

Monsieur Marc Goergen (Piraten) fait référence à un article de presse relatif à l'utilisation de drones comme moyen de transport dans le domaine de la santé et s'interroge sur le point de savoir si cette thématique relève également du projet de loi en cours d'examen.

La représentante du ministère répond qu'au niveau européen, il n'existe plus de distinction entre les activités de loisir et les activités professionnelles. Bien qu'une telle distinction ait existé par le passé, l'objectif poursuivi par l'activité n'est désormais plus déterminant.

Il est confirmé que le Luxembourg développe actuellement un drone médical, susceptible, à terme, d'être utilisé pour le transport urgent de médicaments, voire d'organes. Ce projet, dénommé « projet Griffin », réunit quatre partenaires: Laboratoires Réunis, Luxembourg Air Services, POST Luxembourg et Santé Services.

Il est précisé que le projet de loi envisagé n'a ni impact ni effet restrictif sur ce projet de drone médical.

Madame la Présidente informe qu'une prochaine réunion de la commission parlementaire est prévue le 7 novembre 2024, dans la plage ordinaire de la commission. Une seconde réunion, en dehors de cette plage ordinaire, est proposée le vendredi 8 novembre 2024; elle portera sur le budget et les grands projets d'infrastructure. Les membres présents marquent leur accord pour la tenue de cette réunion hors plage fixe.

Procès-verbal approuvé et certifié exact