

N° 5273<sup>7</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

ayant pour objet de modifier:

- 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;
- 3) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (16.8.2007) ....	1
2) Texte coordonné du projet de loi remanié.....	2
3) Commentaire des articles .....	16
4) Fiche financière sommaire .....	34

\*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS  
AVEC LE PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**  
(16.8.2007)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous saisir *d'une version remaniée* du projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte coordonné du projet adapté, le commentaire des articles et la fiche financière.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*La Secrétaire d'Etat aux Relations  
avec le Parlement,*  
Octavie MODERT

\*

## TEXTE COORDONNE DU PROJET DE LOI REMANIE

### PROJET DE LOI

ayant pour objet de modifier:

- 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;
- 3) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

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

1° Au deuxième alinéa de l'article 1er, la définition des aéronefs d'Etat est remplacée par le texte suivant:

„Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires et les autres aéronefs appartenant à l'Etat ou mis à sa disposition et affectés exclusivement à des missions d'intérêt public.“

2° Le dernier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

„Les dispositions de la présente loi et les dispositions prises en son exécution sont applicables aux aéronefs privés ainsi qu'aux aéronefs d'Etat. Les règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi et portant sur l'immatriculation, l'équipement technique et la circulation aérienne peuvent comporter des dispositions différentes selon que celles-ci s'appliquent aux aéronefs privés ou aux aéronefs d'Etat.“

3° Un nouvel article *1bis* est ajouté avec le libellé suivant:

„**Art. 1bis.**– Peuvent être institués, par règlement grand-ducal, des commissions ou autres organes que le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après le ministre, peut consulter. Les membres de ces commissions ou organes sont désignés par le ministre.“

4° Le troisième alinéa de l'article 3 est remplacé par le texte suivant:

„L'atterrissage et le survol du Grand-Duché par les aéronefs militaires et les aéronefs d'Etat étrangers est subordonné à l'autorisation du ministre ayant la défense dans ses attributions.“

5° La dernière phrase de l'article 7 est remplacée par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:

„(1) Peuvent être perçues par respectivement la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. et l'Administration de la navigation aérienne des redevances d'aéroport et des redevances de services de navigation aérienne, telles que les redevances d'atterrissage, les redevances de stationnement, les redevances de vol de nuit, les redevances de passager, les redevances d'approche, les redevances de sûreté et toute autre redevance qui s'imposerait pour assurer l'exploitation aéroportuaire.

Le montant de ces redevances est fixé par la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. voire par l'Administration de la navigation aérienne après consultation du comité des usagers instauré par 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.

L'Administration de la navigation aérienne peut interdire, soit sur initiative propre, soit sur requête de la société de l'aéroport de Luxembourg S.A., l'envol de tout aéronef pour lequel les redevances dues n'ont pas été acquittées dans les délais prescrits.

Pour tout cas de non-règlement des redevances dues, l'Administration de la navigation aérienne peut également faire appliquer, soit sur initiative propre, soit sur requête de la société de l'aéroport de Luxembourg S.A., une saisie conservatoire sur l'aéronef conformément aux dispositions des articles 48 et 49 de la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronefs.

Les redevances susmentionnées peuvent faire l'objet de mesures d'exonération, de réduction ou d'incitation par l'Administration de la navigation aérienne et la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. dans le respect de la réglementation européenne et internationale.

Le régime des redevances est à communiquer annuellement au ministre.

(2) Peuvent être perçus des taxes, redevances et droits concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation que la Direction de l'aviation civile est appelée à délivrer dans le cadre de ses missions concernant:

- a. la navigabilité des aéronefs;
- b. l'émission, la validation, le renouvellement et la revalidation des licences et des qualifications du personnel de conduite d'aéronefs et des mécaniciens navigants;
- c. l'émission et le renouvellement des licences des mécaniciens d'avions;
- d. les agréments des entités chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type;
- e. les agréments des ateliers d'entretien technique;
- f. l'exploitation des aéronefs, les opérations aériennes et la surveillance continue de l'exploitation;
- g. l'émission, la variation et le renouvellement des licences de transporteurs aériens et des certificats de transporteurs aériens (AOC – *Air operator certificate*);
- h. l'autorisation de travail aérien;
- i. l'autorisation d'atterrissage et de décollage hors d'aérodrome;
- j. la manifestation aérienne;
- k. la désignation des agents habilités;
- l. la désignation des entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services agréés suivant les accords de services aériens;
- m. les autorisations ou les dérogations spécifiques à la réglementation relative à la navigation aérienne;
- n. l'autorisation d'exploitation d'hélistations.

Le montant de ces taxes, redevances et droits ainsi que leurs modalités de perception sont fixés par règlement grand-ducal.

Le montant unitaire de la taxe, de la redevance ou du droit à percevoir ne pourra en aucun cas dépasser 50.000 euros.

(3) Les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg sont déterminées par la Direction de l'aviation civile selon les modalités arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

Les trajectoires sont consignées dans le document de référence des trajectoires (DRT) qui est publié au Mémorial, Recueil administratif.“

6° Un nouvel article *7bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 7bis.**– (1) Le personnel de conduite d'aéronefs ainsi que les mécaniciens navigants doivent, en vue de l'exercice de cette activité, justifier de la qualification requise et être titulaires d'une licence.

(2) Le directeur de l'aviation civile peut agréer les personnes morales ou physiques chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type. Le même agrément peut être délivré pour effectuer des travaux d'entretien technique sur des aéronefs.

Les organismes agréés exercent leur mission de formation sous la direction et la surveillance de la Direction de l'aviation civile.

En vue de son agrément, toute personne physique doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle.

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.

En vue de son agrément, la personne requérante doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur la base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission, sur la base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement chargée de dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour pouvoir exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants, d'en informer le directeur de l'aviation civile dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre transitoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect des conditions de l'agrément, le directeur de l'aviation civile peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

(3) Les critères de validité des licences ainsi que les conditions relatives à la qualification et à l'octroi, à la revalidation, au renouvellement, et au retrait ou au refus des licences et autorisations prévues par le paragraphe (1) du présent article sont fixés par règlement grand-ducal.

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

(4) 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 paragraphe (2) du 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 souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c. 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;
- d. 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;
- e. si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises;
- f. 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 aériennes ainsi que la sécurité des personnes et des biens;
- g. s'il existe à l'encontre de l'intéressé des preuves laissant présumer qu'il constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes;
- h. 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;
- i. 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.“

7° Un nouvel article 7ter est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 7ter.**– (1) Les contrôleurs de la circulation aérienne et les contrôleurs stagiaires doivent, en vue de l'exercice de cette activité, justifier des conditions, des qualifications, des aptitudes et

des compétences requises et être titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne en conformité avec le droit communautaire.

(2) Le directeur de l'aviation civile délivre, refuse, limite, suspend ou retire les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les qualifications ou les mentions y inscrites.

(3) Le directeur de l'aviation civile peut suspendre la validité d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, d'une qualification ou d'une mention lorsque la compétence du contrôleur de la circulation aérienne est mise en question ou en cas de faute.

(4) Le directeur de l'aviation civile peut retirer les licences préqualifiées aux paragraphes précédents en cas de négligence grave ou en cas d'abus.

(5) Les conditions d'obtention, de validité des licences préqualifiées aux paragraphes précédents, des qualifications et des mentions y associées sont fixées par règlement grand-ducal."

8° Un nouvel article 11*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 11*bis*.**– Par dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, les règles internationales en matière aéronautique à incorporer en droit national peuvent être publiées en langue anglaise.“

9° Un nouvel article 13*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 13*bis*.**– Sera puni d'une amende de 500 euros toute personne, tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport, tout prestataire de services de navigation aérienne, tout commandant de bord, tout transporteur aérien, tout agent habilité et tout expéditeur connu qui empêche, lors d'inspections ou de contrôles, les agents visés à l'article 39 de la présente loi et ceux visés à 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 d'accéder dans les aéroports ou leurs dépendances ainsi qu'à tout aéronef, ou qui refuse de présenter les documents ou les pièces exigés par les mêmes agents dans le cadre de leur mission d'inspection ou de contrôle.

En cas de récidive dans un délai d'1 an, la peine est portée à une amende de 1.000 euros par infraction constatée.“

10° Un nouvel article 13*ter* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 13*ter*.**– (1) Sera puni d'une amende de 25.000 euros tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport, un héliport ou des infrastructures aéroportuaires qui viole de manière répétitive et intentionnelle les plans approuvés de sécurité et de sûreté, les plans respectifs à la formation du personnel ou les conditions fixées par son autorisation d'exploitation.

(2) Sera puni de la sanction prévue au paragraphe (1) l'opérateur ou le gestionnaire exploitant un aéroport, un héliport ou des infrastructures aéroportuaires en absence de tout plan de sécurité et de sûreté, en absence de plan relatif à la formation du personnel ou à défaut d'une autorisation d'exploitation.

En cas de récidive dans un délai de 3 ans, la peine est portée à une amende de 50.000 euros.“

11° Un nouvel article 13*quater* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 13*quater*.**– Sera punie d'une amende de 12.500 euros toute personne qui sans autorisation délivrée par la Direction de l'aviation civile ou dont la finalité poursuivie ne présente aucun lien avec des activités aériennes, écoute, brouille, communique, utilise ou perturbe les moyens de communications réservés à l'usage aéronautique.

En cas de récidive dans un délai de 3 ans, la peine est portée à une amende de 25.000 euros.“

12° Un nouvel article 14*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 14*bis*.**– (1) Est punie d'une amende de 12.500 euros, toute personne transportant à bord d'un aéronef un article prohibé par le droit communautaire.

La tentative du délit prévu à l'alinéa précédent sera punie des mêmes peines.

En cas de récidive dans un délai de 3 ans, la peine est portée à une amende de 25.000 euros.

Si l'infraction a entraîné soit la mort d'une personne, soit une incapacité permanente de travail, soit la perte absolue de l'usage d'un organe, soit une mutilation grave, la peine est portée à 3 ans d'emprisonnement et une amende de 100.000 euros ou à une de ces peines seulement.

(2) Est puni, par infraction constatée, d'une amende de 100 euros à 250 euros tout transporteur aérien, tout agent habilité et tout expéditeur connu qui n'effectue pas les contrôles de sûreté prévus par le droit communautaire et par les dispositions portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus.

En cas de récidive dans un délai de 2 ans, la peine d'amende est portée à 1.000 euros par infraction constatée. Dans ce cas, les manquements seront constatés par procès-verbal dressé par les agents visés à l'article 39.

(3) Est puni d'une amende de 100 euros à 250 euros tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport ou des infrastructures aéroportuaires ainsi que tout transporteur aérien ou exploitant d'aéronefs qui enfreint les dispositions en matière de sûreté telles qu'elles ressortent des textes communautaires, à savoir qui:

- a. ne soumet pas les passagers à une inspection-filtrage telle que prévue par le droit communautaire;
- b. omet de procéder ou n'effectue pas des fouilles de sûreté dans les aéronefs avant chaque décollage;
- c. n'assure pas le maintien de la stérilité de l'aéronef jusqu'à l'embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation du départ;
- d. n'effectue pas la surveillance requise pour empêcher l'accès aux aéronefs en service ou hors service par des personnes non autorisées;
- e. ne ferme pas les portes de la cabine ou ne retire pas les passerelles télescopiques et escaliers ventraux de l'aéronef hors service;
- f. n'appose pas de scellés ou de témoins d'intégrité sur les portes de l'aéronef hors service;
- g. n'utilise pas des scellés numérotés et contrôlés individuellement;
- h. ne vérifie pas les scellés, avant la mise en service de l'aéronef, afin de déceler d'éventuelles manipulations;
- i. n'effectue pas de fouille avant l'entrée en service de l'aéronef, au cas où les scellés sont brisés;
- j. n'assure pas la stérilité des bagages de cabine et de soute afin d'empêcher tout accès non autorisé;
- k. ne s'assure pas que les bagages soient correctement identifiés à l'extérieur pour qu'un lien puisse être établi avec les passagers concernés;
- l. ne s'assure pas que le passager auquel les bagages appartiennent soit enregistré à bord du vol sur lequel ses bagages sont transportés;
- m. ne s'assure pas qu'avant d'être embarqués, les bagages de soute soient gardés dans une zone de l'aéroport à laquelle seules des personnes autorisées aient accès;
- n. ne retire pas de l'aéronef les bagages d'un passager qui, enregistré sur un vol, ne se trouve par la suite pas à bord de l'aéronef;
- o. omet d'identifier les bagages de soute confiés comme bagages accompagnés ou bagages non accompagnés.

13° Un nouvel article 14<sup>ter</sup> est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 14<sup>ter</sup>.**– (1) Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg qui ne dispose pas d'une autorisation d'accès valable est punie d'une amende de 100 euros.

Toute personne ou conducteur ne disposant pas d'une autorisation d'accès valable sera reconduite en-dehors des zones de sûreté à accès réglementé par les fonctionnaires de la Police grand-ducale.

Toute personne circulant dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport et qui ne porte pas sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer journalier de façon visible pendant toute la durée du séjour est punie d'une amende de 25 euros.

Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou les parties critiques de l'aéroport autres que celles à laquelle il a un droit d'accès avec sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer journalier est punie d'une amende de 50 euros.

Toute personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire accompagnant plus de 5 personnes dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport est punie d'une amende de 50 euros.

La détention d'un laissez-passer pour véhicule ne dispense pas la personne conductrice de devoir disposer d'une autorisation d'accès.

Les agents chargés des missions dans le cadre des dispositions du contrôle de la qualité de l'article 15 sont exempts du port visible de la carte d'identité aéroportuaire pour l'exercice de leurs missions.

Un règlement grand-ducal peut définir les personnes et les véhicules exemptés de l'octroi d'une autorisation d'accès.

(2) Tout conducteur d'un véhicule pénétrant dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport et qui n'affiche pas, pendant toute la période du séjour, de façon visible son laissez-passer journalier, sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer pour véhicule est puni d'une amende de 50 euros.

Tout conducteur titulaire d'un laissez-passer pour véhicule et circulant non accompagné par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport est puni d'une amende de 50 euros.

Tout conducteur titulaire d'une autorisation d'accès ou d'un laissez-passer pour véhicule et circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport autre que celle à laquelle il a un droit d'accès avec son véhicule est puni d'une amende de 50 euros.

Toute personne titulaire d'un laissez-passer journalier circulant dans des parties de l'aéroport auxquelles elle n'a pas accès à défaut d'être accompagnée par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire est punie d'une amende de 25 euros.

La même amende s'applique, le cas échéant, à l'opérateur, au gestionnaire d'aéroport, à l'entreprise au profit duquel la personne a effectué le déplacement.

(3) Toute personne qui circule avec un véhicule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sans respecter les règles de circulation applicables dans l'enceinte aéroportuaire et affichées visiblement aux accès est punie d'une amende de 50 euros.

(4) Toute récidive dans un délai d'1 an du chef des infractions prévues aux paragraphes précédents est punie d'une amende de 150 euros."

14° L'article 24*bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24*bis*.**– (1) Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution de la présente loi en matière de fixation et de surveillance des trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg.

(2) Les infractions des propriétaires et des détenteurs d'aéronefs ainsi que des commandants de bord, aux dispositions concernant les trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg donnent lieu au paiement d'une amende de 25 à 250 euros.

(3) Toute récidive dans un délai d'1 an du chef des infractions prévues au paragraphe précédent est punie d'une amende de 250 euros.

(4) Les infractions sont constatées dans des procès-verbaux établis par les agents visés à l'article 39."

15° L'article 24*ter* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 24*ter*.**– (1) En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 12, 13*bis*, 14, 14*bis*, 14*ter* et 24*bis*, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

(3) L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

- i. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- ii. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;
- iii. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

(4) En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

(5) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

(6) Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut dépasser le maximum des amendes prévues dans la présente loi.

(7) Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe (8) a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

(8) Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé au paragraphe (2).“

16° Un nouvel article *28bis* est inséré, libellé comme suit:

„**Art. 28bis.**– (1) Toute personne qui accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver l'exercice de ses fonctions ou de rendre dangereux le séjour à l'intérieur de ces zones, ou qui n'est pas, hormis les cas prévus aux paragraphes (2) et (4) du présent article, en possession des qualités physiques requises, est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Est punie des peines prévues au paragraphe (1), toute personne y visée qui présente des signes manifestes d'influence d'alcool ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré.

Est punie d'une amende de 251 euros à 500 euros, toute personne visée au paragraphe (1) présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g par litre de sang ou de 0,25 mg par litre d'air expiré.

Est punie des peines prévues au paragraphe (1), toute personne qui a commis à nouveau une contravention spécifiée à l'alinéa 2 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de 3 ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une même contravention ou d'un des délits spécifiés à l'alinéa 1er du présent paragraphe est devenue irrévocable.

Par dérogation aux alinéas qui précèdent, est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 25.000 euros ou d'une de ces deux peines seulement, tout membre du personnel navi-

gant, qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, lorsqu'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins de 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,05 mg d'alcool par litre d'air expiré.

Lorsque le membre du personnel navigant se trouve ensemble avec des passagers à bord de l'aéronef, la peine est portée à un emprisonnement de 2 ans et à une amende de 50.000 euros ou à une de ces peines seulement à l'encontre de tout membre du personnel navigant, qui présente des signes manifestes d'influence d'alcool ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, lorsqu'il a consommé des boissons alcooliques de sorte que le taux d'alcool est d'au moins de 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,05 mg d'alcool par litre d'air expiré.

En cas de récidive dans un délai de 3 ans de l'infraction prévue aux deux aliéas précédents, la peine est portée à un emprisonnement de 3 ans et à une amende de 100.000 euros ou à une de ces peines seulement. Dans ce cas le retrait de la licence, des qualifications associées, des validations et conversions ainsi que des autorisations du personnel navigant prévues à l'article 7*bis* sera toujours prononcé.

(3) S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne visée au paragraphe (1) se trouve dans un des états visés au paragraphe (2), cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

Si cet examen sommaire est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au paragraphe 7 sous 1 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ou par une prise de sang. Si l'imprégnation alcoolique a été déterminée par un examen de l'air expiré, le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Le membre de la police grand-ducale avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment dudit examen et celui de la prise de sang.

En cas d'impossibilité médicale constatée par un médecin de procéder à un examen de l'air expiré ou à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

Toutefois en l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen d'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

Même en l'absence de tout indice grave visé au premier alinéa du présent paragraphe, toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident est astreinte à subir des vérifications destinées à établir son état alcoolique.

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée au paragraphe (1) à l'examen sommaire visé au premier alinéa du présent paragraphe, même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'un accident. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée selon les modalités qui précèdent. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

(4) Sera punie des peines visées au paragraphe (1), toute personne dont l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concer-

nant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances, de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereux le séjour ou l'exercice de ses fonctions à bord d'un aéronef ou à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé à l'aéroport de Luxembourg.

S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une des personnes visées au paragraphe (1) se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa qui précède, cette personne doit se soumettre à un examen de la sueur ou de la salive à effectuer par les membres de la police grand-ducale. Le choix de l'un des types d'examen susvisés est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Si l'examen de la sueur ou de la salive dont question à l'alinéa qui précède s'avère être concluant quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise d'urine et par une prise de sang. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une substance prévue à l'alinéa 1er du présent paragraphe.

Toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu à bord d'un aéronef ou dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg et qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe.

Peut également être astreinte à subir des vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1er toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu à bord d'un aéronef ou dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg et n'ayant pas causé des dommages corporels.

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée au paragraphe (1) à l'examen de la sueur ou de la salive. Si cet examen est concluant, la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe est déterminée par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1er.

La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés, soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

Les mêmes peines s'appliquent à toute personne visée au paragraphe (1) impliquée dans un accident et qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereux l'accès et la circulation dans les zones de sûreté à accès réglementé.

(5) Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen sommaire de l'haleine ou à l'examen de la sueur ou de la salive, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise de sang ou à la prise d'urine, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe (1).

Les frais de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de la sueur ou de la salive, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical, ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort."

17° L'article 39 est modifié par le texte suivant:

„**Art. 39.**– (1) Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises et les agents de la Direction de l'aviation civile sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution.

(2) Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou aéronefs, prendre ou obtenir la communication de manuels, pièces et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications contre délivrance d'un récépissé. Parmi les locaux et les terrains figurent également les installations et les services au sol indispensables à la sécurité et la sûreté de l'aviation civile même s'ils sont situés hors de l'enceinte aéroportuaire, tels les services indispensables à l'exploitation sûre de l'aéroport ou les locaux des agents habilités, voire des expéditeurs connus.

(3) Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ainsi que les agents accomplissant des missions de sécurité ou de sûreté cités à l'article 39*bis* peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle et leur responsabilité aux accès et dans l'enceinte de l'aéroport à la fouille corporelle de toutes personnes, ainsi qu'au contrôle de tous bagages et marchandises.

(4) Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises constatent les infractions par des procès-verbaux.“

18° Il est ajouté un article 39*bis* dont le libellé est le suivant:

„**Art. 39*bis*.**– (1) Le ministre peut agréer des agents qualifiés accomplissant des missions de sécurité ou de sûreté.

(2) Sans préjudice des dispositions du droit pénal, les agents précités exécutent sous la responsabilité et le contrôle de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises et de la Direction de l'aviation civile les missions de sûreté et de sécurité pour lesquelles ils ont été agréés.

(3) Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents précités sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées, à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à la fouille des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés entrant dans les zones à accès réglementé voire les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire.

(4) Les agents précités peuvent mettre sous séquestre les objets prohibés dans les zones à accès réglementé voire dans les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire.

(5) Les agents précités interdisent à toute personne qui s'oppose aux mesures de sûreté d'accéder dans les zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg voire d'accéder à bord d'un aéronef.“

19° Un nouvel article 41 est inséré et libellé comme suit:

„**Art. 41.**– Hormis les compétences et pouvoirs dont sont investis les membres de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises, la Direction de l'aviation civile est l'autorité aéronautique compétente afin de veiller au respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

Les attributions, compétences et missions de surveillance et de contrôle dévolues par les textes légaux et réglementaires au service aéronautique du Ministère des Transports sont exercées par la Direction de l'aviation civile.“

20° Un nouvel article 42 est inséré et libellé comme suit:

„**Art. 42.**– (1) Dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'événements définis par le droit communautaire comme ayant eu ou étant susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'ont pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef.

(2) Aux fins de garantir la confidentialité des informations et sans préjudice des dispositions relatives à la poursuite des infractions à la loi pénale, aucune action civile, commerciale, discipli-

naire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'évènements, sauf dans les cas de négligence grave.

(3) Le présent article s'applique sans préjudice des dispositions relatives à l'accès à l'information par les autorités de poursuite pénale et par les autorités judiciaires."

21° Un nouvel article 43 est inséré et libellé comme suit:

**„Art. 43.–** (1) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives aux personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

(2) Est puni d'une amende de 2.500 euros à 10.000 euros tout transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages qui refuse, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, d'accepter une réservation pour un vol au départ de l'aéroport de Luxembourg ou d'embarquer une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, si cette personne dispose d'un billet et d'une réservation valables à moins que le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages ne puisse établir une des causes de dérogation énumérées à l'article 4 du règlement (CE) No 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

(3) Est puni d'une amende de 1.250 euros à 5.000 euros tout transporteur aérien ou son agent qui ne met pas à disposition, sous des formes accessibles et au moins dans les mêmes langues que l'information mise à la disposition des autres passagers, les règles de sécurité qu'il applique au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leurs équipements de mobilité en raison de la taille de l'aéronef.

(4) Est puni de la sanction prévue au paragraphe (3), l'organisateur de voyages qui ne met pas à disposition les règles de sécurité et les restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'il organise, vend ou offre à la vente."

**Art. II.** 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° Le paragraphe 2 de l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

„2. Pour l'application du paragraphe 1 du présent article sont notamment considérées comme infrastructures centralisées:

- les installations de stockage et de distribution de carburant,
- le système de tri-bagages,
- les activités de dégivrage,
- le système d'épuration des eaux.

Cette liste peut être élargie par règlement grand-ducal."

2° L'article 15 est modifié par le texte suivant:

**„Art. 15.– Programmes et plans relatifs à la sûreté de l'aviation civile**

(1) Le comité national de sûreté de l'aviation civile cité à l'article 16 est l'entité chargée d'élaborer et de mettre à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) et le programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ) conformément aux dispositions communautaires en vigueur.

(2) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application du règlement (CE) 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. A ce titre elle est chargée d'approuver, de coordonner, de diffuser et de contrôler la mise en oeuvre du PNS et du PNCQ. Elle peut à tout moment proposer une adaptation et une mise à jour desdits programmes.

(3) Sans préjudice des droits et prérogatives dont sont investis les administrations par le biais de leurs lois organiques, le PNS définit les compétences et les responsabilités respectives des administrations, des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructures de l'aviation civile en ce qui concerne leurs obligations de sûreté.

(4) Le PNCQ permet le contrôle du respect des dispositions du PNS.

(5) Un règlement grand-ducal définira les structures du PNS et du PNCQ et indiquera les parties qui devront faire l'objet d'une publication ainsi que les modalités de cette publication.

(6) Est puni d'une amende de 100 euros tout opérateur, tout gestionnaire d'infrastructures aéroportuaires, tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui ne respecte pas les délais et les procédures fixés par le PNCQ.

En cas de récidive dans un délai de 2 ans, la peine d'amende est portée à 500 euros par infraction constatée. Dans ce cas, les manquements seront constatés par procès-verbal dressé par les agents visés à l'article 39.

(7) Tout opérateur ou gestionnaire exploitant un aéroport et des infrastructures aéroportuaires, y compris un héliport, est tenu de décrire dans un plan de sûreté les mesures de sûreté inhérentes à l'aéroport, aux infrastructures aéroportuaires, aux aéronefs et les formations initiales et récurrentes permettant aux équipages, au personnel et aux agents au sol appelés à accomplir des tâches de sûreté, à répondre aux exigences en matière de sûreté aérienne et à réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile.

Ces plans de sûreté doivent être soumis à la Direction de l'aviation civile qui les approuve et en contrôle le respect conformément aux dispositions du droit aérien international et du droit communautaire.“

3° L'intitulé et le 1er paragraphe de l'article 16 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée sont remplacés par le texte suivant:

**„Art. 16.– Comité national de sûreté de l'aviation civile**

1. Il est institué un comité national de sûreté de l'aviation civile. Le comité a pour mission d'assister le Ministre dans la mise en oeuvre, sur le plan national, de la réglementation internationale et communautaire en matière de sûreté de l'aviation civile, et en général de conseiller le Ministre sur toutes les questions relatives à la sûreté de l'aviation civile.“

4° Un dixième, un onzième et un douzième tirets sont ajoutés au paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée dont le texte est le suivant:

- „– la désignation des agents habilités et la fixation des conditions de reconnaissance des expéditeurs connus;
- la prévention, la recherche et la constatation des infractions à la sécurité et la sûreté aériennes;
- la négociation des accords de services aériens et la gestion des droits de trafic.“

5° Un nouveau paragraphe 4 est inséré à l'article 17 prémentionné avec le libellé suivant:

„4. Peuvent être institués par règlement grand-ducal des commissions ou autres organes que le Directeur de l'aviation civile peut consulter dans le cadre de ses missions. Les membres de ces commissions ou organes sont désignés par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Les commissions ou autres organes que le Directeur de l'aviation civile peut consulter dans le cadre de ses missions sont autorisés à collecter, utiliser et traiter des données judiciaires et médicales.

Un règlement grand-ducal précise les conditions et les modalités du traitement des données.“

6° Un nouveau paragraphe 5 est inséré à l'article 17 prémentionné avec le libellé suivant:

„5. Le traitement, par la Direction, des informations collectées dans le cadre de ses missions est mis en oeuvre par voie de règlement grand-ducal, tel que prévu par la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Dans le cadre de l'exercice de ses missions d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes, la Direction est autorisée à accéder aux banques de données suivantes:

- a. le registre général des personnes physiques et morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales;
- b. le bulletin No 2 du casier judiciaire;
- c. la banque de données des étrangers exploitée pour le compte du service de la police des étrangers au Ministère de la Justice;
- d. la banque de données relatives aux affiliations des salariés, des indépendants et des employeurs gérée par le centre commun de la sécurité sociale sur la base de l'article 321 du Code des assurances sociales;
- e. la banque de données des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs exploitée pour le compte du Ministère des Transports.

Les données recueillies par la Direction ne peuvent servir qu'à la réalisation de ses missions.“

7° Un nouvel article 19bis est inséré avec le libellé suivant:

**„Art. 19bis.– Pouvoirs de contrôle des agents de la Direction de l'aviation civile**

(1) Les agents de la Direction de l'aviation civile agréés à cette fin par le Directeur de l'aviation civile peuvent visiter pendant le jour et même pendant la nuit, les aérodromes, héliports, leurs dépendances, les installations, locaux, terrains, aménagements et aéronefs. Cette disposition n'est pas applicable aux locaux d'habitation.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'aérodrome, de l'héliport, des infrastructures aéroportuaires ou de l'aéronef, au propriétaire, détenteur ou occupant des dépendances, installations, locaux, terrains ou aménagements. Ces derniers peuvent les accompagner lors de la visite.

(3) Les agents précités peuvent exiger, contre délivrance d'un récépissé, la production de documents, autorisations, licences, plans de sécurité ou de sûreté des aérodromes, des infrastructures aéroportuaires et des aéronefs ainsi que toutes autres pièces pour autant que celles-ci soient pertinentes pour la prévention, la recherche ou la constatation d'infractions à la sécurité et à la sûreté aériennes.

Ils peuvent en outre prélever, contre délivrance d'un accusé de réception, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons, produits, matières ou substances.

(4) Sur décision du Directeur de l'aviation civile, les agents précités peuvent procéder à la fermeture partielle ou totale, provisoire ou définitive de tout aérodrome, de tout héliport et de toute infrastructure aéronautique dont les activités ou les conditions d'exploitation violent les prescriptions légales et réglementaires et présentent des risques majeurs pour la sécurité ou la sûreté aériennes ou aéroportuaires.

Ces dispositions s'appliquent en particulier à tout aérodrome, héliport ou infrastructure aéronautique dont les plans de sécurité et de sûreté et les plans relatifs à la formation du personnel n'ont pas été soumis pour approbation au Directeur de l'aviation civile, suite à deux demandes dûment notifiées restées infructueuses.

Un règlement grand-ducal détermine les conditions dans lesquelles cette fermeture partielle ou totale, provisoire ou définitive de l'aérodrome, de l'héliport ou de l'infrastructure aéronautique aura lieu.

(5) Lesdits agents peuvent procéder à l'immobilisation de tout aéronef ou à l'interdiction de l'exercice des privilèges en relation avec l'aéronef s'il existe des indices sérieux que l'aéronef en question présente des risques majeurs affectant la sécurité ou la sûreté aériennes ou aéroportuaires.

(6) L'exploitant de l'aérodrome, des infrastructures aéroportuaires ou des aéronefs, le propriétaire, détenteur ou occupant des dépendances, installations, locaux, terrains ou aménagements est tenu, à la réquisition des agents précités, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent.“

8° Un nouvel article 19ter est inséré avec le libellé suivant:

**„Art. 19ter.– Exigences en matière d'assurance**

(1) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente sur le plan national pour vérifier si les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les exigences en matière d'assurance prévues par le droit communautaire voire par le droit international.

(2) Nul aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien luxembourgeois sans être valablement assuré.

(3) Aux fins de la présente loi, on entend par „transporteur aérien“ et „exploitant d'aéronefs“ les entités visées aux points a) et c) de l'article 3 du règlement 785/2004/CE.

(4) La Direction de l'aviation civile peut interdire l'atterrissage à l'aéroport de Luxembourg aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en-dehors de la Communauté européenne qui ne respectent pas les exigences minimales requises en matière d'assurance.

(5) L'obligation de produire la preuve d'une assurance adéquate incombe au transporteur aérien ou à l'exploitant d'aéronefs.

(6) Aux fins de sa mission de vérification, la Direction de l'aviation civile peut solliciter des preuves supplémentaires de la part du transporteur aérien, de l'exploitant d'aéronefs ou de leurs assureurs.

(7) La Direction de l'aviation civile peut interdire le décollage de tout avion à l'aéroport de Luxembourg qui ne respecte pas les exigences en matière d'assurance.

(8) Est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des passagers visée à l'article 6, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

(9) Est puni de la même sanction indiquée au paragraphe précédent, tout transporteur aérien et tout exploitant d'aéronefs qui, délibérément ou par négligence, contrevient à l'obligation de couverture de sa responsabilité à l'égard des tiers visée à l'article 7, paragraphe 1er, du règlement (CE) 785/2004 précité.

(10) En cas de récidive dans un délai de 3 ans, la peine d'emprisonnement est portée à 2 ans et l'amende à 100.000 euros ou à l'une de ces peines seulement.“

9° Un nouvel article 20bis est inséré avec le libellé suivant:

**„Art. 20bis.– Disposition transitoire**

Le traitement du premier commissaire divisionnaire nommé directeur à la Direction de l'aviation civile avec effet au 1er janvier 2007 est calculé à partir de cette date conformément à l'article 5 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, en prenant en compte un classement au grade de substitution P12bis de sa carrière initiale.“

**Art. III.** La loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare est modifiée comme suit:

1° Le premier alinéa de l'article 1er est remplacé par le texte suivant:

**„Art. 1er.–** L'Etat assume sous son contrôle et sa responsabilité la police de l'aéroport de Luxembourg. Cette mission comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal.

Hormis les compétences douanières, la Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg. Les conditions et les modalités pratiques inhérentes à l'autorisation d'accès précitée seront fixées par règlement grand-ducal.“

2° Le premier alinéa de l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

**„Art. 2.–** Sans préjudice des autorisations, le cas échéant requises, l'Etat peut charger un organisme de droit public ou privé de tout ou partie des activités de développement, de mise en valeur

et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi 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.“

3° Un nouvel article *2bis* est inséré avec le libellé suivant:

„**Art. 2bis.**– Il est institué un comité de coordination d'exploitation aéroportuaire qui est composé de représentants de la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. et de l'Administration de la navigation aérienne. Ce comité est une plate-forme de coordination et de dialogue permettant d'assurer la direction conjointe des opérations aéroportuaires dans le respect des normes et des pratiques recommandées internationales. Les règles concernant les attributions, la composition et le mode de fonctionnement de ce comité sont fixées par règlement grand-ducal.“

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

La version remaniée du projet de loi sous rubrique tient compte des recommandations formulées par le Conseil d'Etat en son avis du 22 mars 2005 concernant le projet de loi No 5273 en supprimant toute subdivision du dispositif en chapitres, eu égard au nombre restreint d'articles.

Par ailleurs la proposition du Conseil d'Etat dans la version initiale du projet de loi No 5273 de conférer un article numéroté en chiffres romains pour spécifier chaque acte opérant modification des textes législatifs existants a été suivie et contribuera de la sorte à rendre plus lisible et plus compréhensible le texte sous examen.

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans le cadre de la clarification et du départage des missions des différentes entités dans le domaine de l'aviation civile et se trouve étroitement lié au projet de loi portant organisation de l'actuelle Administration de l'aéroport sous forme de service de l'Etat à gestion séparée. Par conséquent pour des raisons évidentes de cohérence guidées par les principes du mieux légiférer, toutes les dispositions contenues dans la version initiale du projet de loi No 5273 inhérentes à l'Administration de l'aéroport ont été transférées dans le projet y relatif, à savoir le projet de loi portant:

- a) création de l'Administration de la navigation aérienne;
- b) modification de
  - la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat;
  - la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile;
  - la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare;
  - la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2007;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport.

Enfin certaines nouvelles dispositions ont été ajoutées afin de pallier aux lacunes et carences mises à jour par les récents audits et inspections effectués par la Commission européenne et par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en matière de sûreté et de sécurité aériennes.

\*

*Article 1. La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée de la façon suivante:*

*1° Le deuxième alinéa de l'article 1er est remplacé.*

La nécessité d'une définition plus circonstanciée de la notion d'aéronef d'Etat telle que décrite au premier point ne se pose plus en des termes aussi aigus que lors de l'adoption du projet de loi initial adopté par le Conseil de Gouvernement fin décembre 2003. Depuis lors les prémisses au remodelage de la notion prémentionnée ont évolué de manière significative.

L'hélicoptère affecté aux missions de la Police grand-ducale, qui était précisément visé par la rédaction initiale du présent projet de loi, appartient désormais à l'Etat luxembourgeois et non plus à une société d'aviation privée.

*2° Le dernier alinéa de l'article 1er est remplacé.*

Le nouveau libellé reprend tout d'abord la suggestion rédactionnelle proposée par le Conseil d'Etat dans la version initiale du projet de loi No 5273 selon laquelle il ne peut être dérogé aux règles de l'aviation civile que par des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi.

Le texte prévoit la possibilité d'apporter des aménagements spécifiques aux aéronefs d'Etat qui, par essence, ne poursuivent pas la même mission que les aéronefs affectés à une finalité purement commerciale ou privée (transport de marchandises et de passagers).

Il va de soi que quels que soient ces aménagements spécifiques, la sécurité aérienne doit en tout cas être assurée de façon à ce que ces aéronefs ne mettent, à aucun moment, la sécurité des personnes ou des biens en péril.

Il s'ensuit que lesdits aménagements s'effectueront toujours avec l'accord et sous le contrôle de la Direction de l'aviation civile qui est l'autorité aéronautique compétente.

*3° Un nouvel article 1bis est inséré.*

Cet article consacre une base juridique générale au profit du Ministre ayant les transports dans ses attributions pour instituer des commissions ou autres organes qu'il peut consulter dans le cadre de ses compétences. Des règlements grand-ducaux préciseront les modalités de nomination et de fonctionnement desdites commissions.

*4° Le troisième alinéa de l'article 3 est modifié.*

Afin de rendre plus cohérentes et plus compréhensibles les procédures relatives aux autorisations d'atterrissage et du survol du territoire luxembourgeois par des aéronefs d'Etat étrangers, en premier lieu les aéronefs militaires, il est prévu d'aligner les règles y relatives et de concentrer lesdites autorisations sous la compétence du Ministre ayant la défense dans ses attributions. Ainsi il est mis fin à la situation actuelle incongrue où les autorisations de survol et celles d'atterrissage sont délivrées par deux ministres différents.

*5° La dernière phrase de l'article 7 est remplacée par trois nouveaux alinéas.*

La version amendée du **premier alinéa** tient compte de l'évolution de l'exploitation aéroportuaire.

En effet, suite à la décision du Conseil de Gouvernement du 1er décembre 2006 de commuer l'Administration de l'aéroport en service de l'Etat à gestion séparée, la future Administration de la navigation aérienne disposera à terme de ses propres „recettes pour prestations de services et autres recettes d'exploitation“, conformément à l'article 75 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Ces recettes devront lui permettre d'assurer le financement des dépenses liées à la fourniture de services „terminaux“ de navigation aérienne conformément aux règles du „Ciel unique européen“, un paquet législatif adopté en mars 2004 par le Conseil de l'Union européenne sur base des règlements (CE) No 549/2004 et 550/2004. Ce système de financement est similaire au système de tarification des prestations de navigation „en route“ mis en place par Eurocontrol.

S'agissant de la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (lux-Airport S.A.), l'organisme chargé des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg aux termes des dispositions y relatives figurant dans la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare et

de ses règlements grand-ducaux d'exécution, cette société doit de toute façon assurer les dépenses en relation avec sa mission d'exploitation et de mise en valeur de l'aéroport par des recettes corrélatives.

Ce schéma se trouve en phase avec les lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux adoptées par la Commission européenne le 9 décembre 2005 [Journal officiel C 312 du 9.12.2005].

Le texte prévoit que les redevances ne seront plus arrêtées par voie de règlement grand-ducal, tel que c'est le cas actuellement pour les taxes aéroportuaires, mais elles seront arrêtées par les deux prestataires de services après consultation obligatoire du comité des usagers. Cela donnera la flexibilité requise aux entités précitées d'adapter le niveau des redevances en fonction de l'évolution des dépenses après avoir consulté les usagers, permettant ainsi d'adapter les redevances en conséquence et de se mettre ainsi en conformité avec le principe de l'utilisateur payeur imposé par la réglementation européenne et internationale aux deux prestataires de services aéroportuaires.

La consultation du comité des usagers s'étendra à tous les domaines, même ceux pour lesquels une telle consultation n'est pas imposée par la réglementation européenne ou internationale.

Les intitulés des redevances énumérées au premier alinéa se réfèrent à la nomenclature technique afférente consacrée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)<sup>1</sup>. Elles se distinguent avant tout par la simplicité et le retraçage aisé de leurs libellés (vol de nuit, sûreté, passager, atterrissage et stationnement). Ces redevances pourront le cas échéant être modulées par des abattements ou des majorations en fonction du certificat de limitation de nuisances sonores des aéronefs, les émissions occasionnées par ceux-ci ainsi qu'en fonction des plages horaires d'ouverture de l'aéroport.

A titre d'exemple „d'autre redevance“ il convient de mentionner qu'il est possible que l'entité gestionnaire de l'aéroport prélève une redevance, conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) No 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, pour assurer de manière coordonnée l'assistance aux personnes à mobilité réduite à l'aéroport de Luxembourg.

Au vu de l'abrogation projetée du règlement grand-ducal du 25 avril 1994 déterminant les taxes aéroportuaires à l'aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application, les dispositions concernant l'interdiction de l'envol en cas de non-acquittement des redevances ainsi que celles en relation avec la saisie conservatoire sur l'aéronef conformément aux dispositions des articles 48 et 49 de la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronefs ont été insérées dans ce texte afin de disposer d'une base légale afférente.

En ce qui concerne les exonérations, réductions et les mesures d'incitation, il convient de se référer notamment au règlement 1794/2006 du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne qui prévoit une liste d'exonérations de redevances, soit obligatoires, soit facultatives, et réglemente en détail les mesures d'incitation autorisées. A noter que la Commission européenne envisage également de réglementer les charges d'exploitation aéroportuaire.

Le **second alinéa** introduit une batterie de nouvelles taxes dont l'introduction s'avère indispensable aux pouvoirs publics dans le domaine de l'aviation civile pour faire face à l'accroissement des obligations de supervision et de contrôle qu'ils sont légalement tenus d'assurer conformément aux textes internationaux et communautaires.

Divers audits diligentés par l'OACI sur l'état de la supervision de la sécurité des activités aériennes au Luxembourg ont révélé un effectif insuffisant de la Direction de l'aviation civile en personnel technique qualifié lui permettant de remplir dûment ses obligations internationales et communautaires.

Ce manque d'effectifs s'avère particulièrement flagrant dans le domaine des aérodromes et des services de la navigation aérienne ainsi que dans le domaine de la sûreté aérienne. Les mêmes audits ont révélé que cette carence structurelle ne permet pas à ladite Direction d'assurer le suivi des lacunes constatées dans des délais satisfaisants, ce qui risque de porter préjudice à la compétitivité des entreprises du secteur aérien, secteur économique très porteur assurant l'emploi de quelque 5.000 personnes au Luxembourg.

<sup>1</sup> OACI Document 9082, Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne.

Afin de doter l'Etat luxembourgeois des revenus financiers correspondant aux tâches assumées par la Direction de l'aviation civile au profit d'un secteur particulier de l'économie, la taxation de certains services rendus jusqu'à présent à titre gratuit s'impose. Il est escompté que par une tarification des services fournis, l'augmentation inévitable et nécessaire des effectifs de la Direction de l'aviation civile afin de s'acquitter de l'ensemble des obligations de supervision en matière de sécurité et de sûreté aériennes pourra être couverte à terme.

Il est à signaler que ces services font l'objet depuis longtemps d'une taxation dans la majorité des Etats membres de l'Union européenne et en particulier dans les pays limitrophes du Grand-Duché.

Le Gouvernement continuera à assurer une approche pragmatique et modérée en matière de fixation des taxes préqualifiées afin d'assurer un développement continu de la plate-forme aéroportuaire luxembourgeoise et de préserver la compétitivité de l'aviation civile luxembourgeoise.

Le **troisième alinéa** prévoit la détermination par la Direction de l'aviation civile des trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg, conformément à l'article 17, paragraphe 3, deuxième tiret de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée:

*„La Direction a pour missions: (...)*

- d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile.“*

Le texte intègre les observations exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis No 46.687 du 22 mars 2005 relatif au projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg.

La publication par référence au Mémorial, en l'occurrence celle du Document de Référence aux Trajectoires (DRT) consignait les trajectoires à emprunter pour les atterrissages et les décollages au Findel, doit être formellement prévue dans un texte de loi pour être conforme aux exigences posées par l'article 112 de la Constitution.

Il convient de noter qu'étant donné que le Grand-Duché de Luxembourg ne représente qu'un maillon infiniment limité dans l'espace aérien européen, il est contraint d'aligner ses propres trajectoires en fonction des points de rattachement des espaces étrangers fixés par les autorités des pays avoisinants sans marge de manoeuvre particulière. Afin de faire face aux nombreux remaniements relatifs aux découpages de l'espace aérien luxembourgeois les trajectoires sont prévues d'être fixées dans un instrument juridique souple qui tient compte de la singularité de ce domaine présentant un degré de technicité élevé.

Par ailleurs, le recours à un référentiel, le document de référence aux trajectoires, en abrégé „DRT“, existe déjà dans le domaine ferroviaire (le „DRR: document de référence du réseau“ prévu à l'article 16 du règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise) et dans le domaine des postes (article 7(4) de la loi modifiée du 10 août 1992 portant création de l'Entreprise des postes et télécommunications).

Le DRT est établi par la Direction de l'aviation civile. La mise en vigueur est subordonnée aux conditions suivantes:

Tout d'abord, le référentiel doit bénéficier de l'approbation du Ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

Ensuite, il faut que le DRT respecte les conditions de publication telles que définies à l'article 3 du projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage à l'Aéroport de Luxembourg, c'est-à-dire que les références ou amendements relatifs au DRT doivent faire l'objet d'une publication au Mémorial, Recueil administratif et économique au moins quinze jours francs avant leur mise en vigueur. Cette publication s'impose pour assurer le principe d'information du public et se fera parallèlement aux publications insérées dans l'AIP (*Aeronautical information publication*: il s'agit de la publication éditée, en langue anglaise pour les pilotes, par l'établissement public belge de contrôle aérien Belgocontrol) pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg.

*6° Un nouvel article 7bis est inséré.*

Cet article instaure les dispositions afférentes aux mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées contenues jusqu'à présent aux articles 24 à 27 du

règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. Deux raisons viennent en particulier expliquer pareille démarche: garantir le respect des contraintes constitutionnelles inhérentes à la légalité des peines et renforcer la sécurité juridique du texte.

Les mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées font incontestablement partie des dispositions les plus importantes du système national de licences de personnel de conduite d'avion et nécessitent une base légale afin d'assurer la mise en conformité avec la récente jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Cette approche fait suite à la recommandation du Conseil d'Etat dans son avis No 46.201 du 13 janvier 2004 relatif au règlement grand-ducal précité.

Tenant compte des considérations de l'arrêt No 12/02 du 22 mars 2002 de la Cour constitutionnelle arguant que le principe de la spécificité de l'incrimination constitue le corollaire de la légalité des peines consacré à l'article 14 de la Constitution et en vertu duquel „*toute peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi*“, la rédaction du paragraphe sous rubrique énonce de manière très détaillée les conditions de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées. D'après l'arrêt prémentionné, „*le principe de la légalité des peines entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et précis pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables*“.

Dans son avis No 46.201 du 13 janvier 2004 relatif au projet de règlement grand-ducal réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, le Conseil d'Etat avait estimé que la base légale dudit projet était inadaptée au vu des prescriptions constitutionnelles inhérentes à la réglementation d'une profession.

Ainsi, pour satisfaire à l'article 11 de la Constitution, l'insertion dans une loi des dispositions afférentes du système national de licences de personnel de conduite d'avion s'impose.

Le projet de loi sous examen désigne le directeur de l'aviation civile comme autorité compétente pour délivrer les licences, les qualifications associées, les validations et conversions et les autorisations du personnel navigant.

Il peut aussi en refuser l'octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre, les retirer, ou refuser leur restitution ou leur renouvellement.

Cette attribution de compétences au directeur de l'aviation civile se trouve en ligne avec les dispositions inhérentes à la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée, loi instaurant la Direction de l'aviation civile, et s'inscrit dans le cadre d'un effort de départage et de clarification de compétences entre le Ministre ayant les transports dans ses attributions et la Direction de l'aviation civile, transposant ainsi une des recommandations de l'OACI lors des récents audits effectués dans le domaine de l'aviation civile.

Par ailleurs, le projet de loi sous rubrique se propose de combler l'absence de référence légale relative à l'agrément de personnes morales ou physiques chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type.

*7° Un nouvel article 7ter est inséré.*

L'article dont question se propose d'insérer dans l'ordre juridique national les principes directeurs inhérents à l'octroi des licences de contrôleurs de la circulation aérienne tel que le réclame la directive (CE) No 2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Il revient au directeur de l'aviation civile d'octroyer, de suspendre, de limiter, de refuser ou de retirer les licences préqualifiées.

La Direction de l'aviation civile est la seule autorité nationale dans le domaine de l'aviation civile remplissant les critères d'indépendance vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne et des organismes de formation répondant ainsi aux exigences de l'article 3 de la directive (CE) No 2006/23 précitée.

Par ailleurs, la Direction de l'aviation civile a été désignée depuis le 4 février 2005 par le Ministre des Transports comme autorité de surveillance nationale dans le cadre de la mise en oeuvre du „Ciel unique européen“.

8° *Un nouvel article 11bis est inséré.*

Cet article, inchangé par rapport à la version initiale du projet de loi No 5273, n'avait pas fait l'objet de remarques de la part de la Haute Corporation.

9° *Un nouvel article 13bis est inséré.*

**Le paragraphe 1er** a pour finalité d'assurer que les agents visés à l'article 39 de la loi modifiée de 1948 puissent procéder aux inspections et aux contrôles prévus par cette loi, ses règlements d'exécution ainsi que par les dispositions du droit aérien international et communautaire inhérentes à la chaîne de sécurisation du fret aérien.

L'accès visé au présent article vaut uniquement pour les installations et les établissements des prestataires de services aériens, des exploitants ou des gestionnaires d'aérodromes, des transporteurs aériens, des agents habilités et des expéditeurs connus.

**Le paragraphe 2** prévoit une aggravation des peines en cas de récidive.

10° *Un nouvel article 13ter est inséré.*

Les opérateurs, les gestionnaires exploitants d'un aérodrome ou d'infrastructures aéroportuaires ne peuvent exercer leurs activités qu'à condition d'avoir au préalable déposé, auprès de la Direction de l'aviation civile, des plans de sécurité et de sûreté ainsi que des plans de formation du personnel.

L'exercice de leurs activités ne peut être commencé qu'après que lesdits plans ont été approuvés par ladite Direction.

En outre, l'exercice des activités doit être conforme auxdits plans déposés et approuvés.

Les inspections et contrôles relatifs au respect de ces plans seront effectués par la Direction de l'aviation civile.

On entend par plan de sécurité toute mesure destinée à assurer la sécurité des personnes, des passagers, des infrastructures aéroportuaires, des biens à l'intérieur des zones aéroportuaires ou des aéronefs (par exemple: emplacement des sorties de secours, description détaillée des secours présents à l'aéroport et des missions dévolues à chaque corps, mesures à prendre en cas d'alerte d'incendie, conditions assurant une évacuation efficace des personnes se trouvant à l'intérieur des zones aéroportuaires).

Les conditions et modalités que doivent respecter les plans de sécurité sont celles prévues aux annexes 2 et 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale (OACI).

Le plan de formation du personnel prévoit les modalités selon lesquelles le personnel affecté aux missions de sûreté à l'aéroport (inspection, filtrage, patrouilles, évaluations des performances, ...) doit être formé. Sont également comprises dans ce plan les modalités relatives à la formation continue dudit personnel.

Les détails de ces formations figurent dans la réglementation communautaire, à l'annexe 17 de l'OACI ainsi que dans le document 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Il est encore à noter que dans la mesure où les modalités de formation ont trait à la sûreté aérienne, ces documents font l'objet d'une classification par les instances internationales et communautaires et ne sont pas disponibles pour le public.

Le plan de sûreté est expressément prévu par le règlement (CE) No 2320/2002 du 16 décembre 2002 ainsi qu'à l'article 15 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée.

Pour les gestionnaires et exploitants d'infrastructures aéroportuaires, le plan de sûreté comporte l'obligation de définir les modalités d'accès, de contrôle et de surveillance applicables à l'aéroport et à toute infrastructure aéroportuaire, qu'elle se situe dans l'enceinte aéroportuaire ou en dehors.

Pour les transporteurs aériens ou exploitants d'aéronefs ainsi que pour toute autre société ou organisme poursuivant des activités liées à l'aviation civile, les plans de sécurité et de sûreté ainsi que les plans de formation seront à présenter d'office à la Direction de l'aviation civile. Ces plans des entités de droit luxembourgeois font l'objet d'une approbation formelle par la Direction de l'aviation civile. Cette dernière vérifiera si l'exploitation de ces entités est conforme au droit aérien international et communautaire.

Le détail desdites obligations découle du droit aérien international (l'annexe 17 OACI), des règlements communautaires applicables en matière de sûreté de l'aviation civile (règlements CE précités)

et de certaines recommandations de la Conférence européenne de l'aviation civile (document No 30 CEAC).

L'incrimination de cette infraction est nécessaire, d'une part, pour assurer la sécurité et la sûreté aériennes des personnes et des biens et, d'autre part, pour se conformer aux dispositions internationales et communautaires précitées.

Une récidive dans le délai de 3 ans porte la peine à 50.000 euros d'amende.

*11° Un nouvel article 13quater est inséré.*

Cet article punit toute personne qui utilise, communique, brouille, écoute ou perturbe les moyens de communications réservés à l'usage aéronautique.

La complexité et la technicité des informations transmises par les moyens de communications relevant du trafic aérien justifient que l'utilisation du spectre hertzien réservé à l'aviation civile soit protégée de façon dissuasive afin d'éviter des abus, des actes de malveillance, de négligence ou d'imprudence pouvant aller jusqu'à mettre en péril la sécurité des personnes à bord, du personnel navigant et de l'aéronef.

Il convient de préciser que l'infraction prévue au présent article a pour finalité d'assurer le maintien, la disponibilité, la continuité, la précision et l'intégrité des services de communication aéronautique.

Cette finalité s'inscrit dans la lignée des dispositions prévues par le règlement (CE) 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ainsi que celles prévues à l'annexe 10 concernant les télécommunications aéronautiques de la convention relative à l'aviation civile internationale (volume I: 5e édition de juillet 1996; volume II: 6e édition d'octobre 2001; volume III: 1ère édition de juillet 1995; volume IV: 3e édition de juillet 2002; volume V: 2e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au No 79).

L'interdiction dont question ne vise pas les personnes affectées auprès d'administrations auxquelles la loi confère des missions spécifiques en matière de circulation aérienne.

Sont également exclus de cette interdiction et pour autant que l'exercice de leurs fonctions l'exige, le personnel navigant des compagnies aériennes, le personnel au sol, les pilotes, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéronefs, ainsi que les exploitants ou gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires et en général toute personne dont l'activité requiert l'utilisation des moyens de communication aéronautique.

A l'inverse, l'interdiction vise particulièrement des personnes dont l'utilisation des moyens de communication aéronautique ne peut manifestement pas être rattachée à une activité aérienne (par exemple: radio-amateurisme, l'acquisition ou la possession injustifiée de tels appareils ...).

L'article prévoit toutefois une ouverture en ce sens que la Direction de l'aviation civile peut conférer une autorisation aux personnes présentant une demande relative à l'utilisation desdits moyens de communications s'il s'avère que cette demande est justifiée et en relation avec des activités aériennes (ex.: manifestation ou événements aéronautiques type Mobilux Trophy, Montgolfières LuxGSM, ...).

Il est à préciser que les conditions et modalités à respecter pour obtenir une autorisation découlent du droit aérien international et communautaire (*cf.* textes mentionnés *supra*).

La bande-fréquence du spectre hertzien réservée à l'usage de l'aviation civile et qui est visée par l'interdiction est celle que l'Institut luxembourgeois de régulation a réservée à l'usage aéronautique.

Une aggravation de la peine est prévue en cas de récidive dans le délai de 3 ans.

*12° Un nouvel article 14bis est inséré.*

**Le paragraphe 1er** punit toute personne transportant à bord d'un aéronef un article prohibé par le droit communautaire.

Les articles prohibés à bord des aéronefs sont définis par le règlement (CE) 68/2004 de la Commission du 15 janvier 2004 modifiant le règlement (CE) 622/2003 fixant des mesures pour la mise en oeuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne. La liste des articles prohibés est par ailleurs affichée aux accès à l'aéroport.

Une aggravation en cas de récidive dans un délai de 3 ans porte la peine à 25.000 euros d'amende.

Si l'introduction d'un tel objet prohibé entraîne soit la mort d'une personne, soit une incapacité permanente de travail, soit la perte absolue de l'usage d'un organe ou une mutilation grave, la peine est portée à 3 ans d'emprisonnement et à une amende de 100.000 euros.

**Le paragraphe 2** punit le transporteur aérien, l'agent habilité et l'expéditeur connu d'une amende de 100 euros à 250 euros pour chaque violation des dispositions portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus.

Ces personnes devront donc au préalable effectuer des contrôles de sûreté pour chaque envoi de fret destiné à être transporté par voie aérienne.

La notion de „contrôle de sûreté“ est définie au point 1-22 de l'annexe du règlement (CE) No 2320/2002.

Les conditions et modalités que doit remplir un intéressé afin de se voir reconnaître la qualité d'agent habilité ou d'expéditeur connu sont déjà fixées par le règlement grand-ducal du 12 novembre 2005 portant désignation des agents habilités et fixant les conditions de reconnaissance des expéditeurs connus en matière de contrôles de sûreté aérienne. Ces dispositions reprennent les dispositions déjà applicables en la matière et figurant aux règlements (CE) 2320/2002 et 622/2003, précités.

**Le paragraphe 3** impose à tout opérateur ou gestionnaire exploitant d'un aéroport ou d'infrastructures aéroportuaires ainsi qu'à tout exploitant d'un aéronef ou à tout transporteur aérien le respect des diverses mesures quant à la sécurisation des passagers accédant dans des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport, aux bagages transportés ainsi qu'aux aéronefs.

Il s'agit par exemple de l'obligation de procéder à une fouille complète de l'aéronef avant chaque décollage, de veiller à ce que l'aéronef en stationnement soit constamment sous surveillance, des mesures destinées à empêcher l'introduction de personnes à bord des aéronefs, notamment par l'application de scellés permettant de détecter toute intrusion.

Les personnes accédant aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport doivent au préalable avoir fait l'objet d'inspections/filtrages selon des critères et méthodes prédéfinis.

Les bagages doivent également être inspectés et filtrés afin qu'aucun article prohibé ne puisse être introduit dans les zones aéroportuaires.

Les dispositions y relatives sont fixées par les règlements (CE) 2320/2002 du 16 décembre 2002, 622/2003 du 4 avril 2003, 781/2005 du 24 mai 2005 et 857/2005 du 6 juin 2005.

Il est encore à préciser que les éléments mentionnés dans le présent article sont contrôlés selon des critères, méthodologies et procédures définis et fixés par la Direction de l'aviation civile sur la base des dispositions communautaires mentionnées *supra*, et adaptés aux spécificités de l'aéroport de Luxembourg (configuration des infrastructures, flux des passagers, volume du fret aérien ...).

Ces critères et méthodes ne sont pas rendus publics en raison de leur caractère confidentiel touchant à la sûreté aérienne et font l'objet d'une classification conformément à la loi du 15 juin 2004 relative à la classification des pièces et aux habilitations de sécurité.

Ils ne sont communiqués, en fonction de leur utilité, qu'à certaines administrations dont les missions justifient la connaissance de ces informations (Police grand-ducale, Administration des douanes et accises, Haut-Commissariat à la protection nationale).

*13° Un nouvel article 14ter est inséré.*

Dans la mesure où l'aéroport comporte des zones de sûreté à accès réglementé et des parties critiques, toute personne démunie d'une carte d'identité aéroportuaire ainsi que toute personne titulaire d'un laissez-passer journalier ou d'un laissez-passer pour véhicules et qui ne l'affiche pas, qui n'est pas accompagnée par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire pour les zones visitées, ou qui ne respecte pas les règles de circulation y applicables est sanctionnée par une amende.

Ceci vaut également pour les véhicules.

Les amendes sont graduées en fonction de la nature de l'infraction.

Ainsi **le paragraphe 1er** prévoit une amende de 25 euros à l'encontre de toute personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire qu'elle n'affiche pas visiblement.

La circulation à l'intérieur d'une zone de sûreté ou dans les parties critiques de l'aéroport (établies d'après les modalités du règlement (CE) No 1138/2004 de la Commission du 21 juin 2004 établissant

une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports) autres que celles définies sur la carte d'identité aéroportuaire ainsi que l'accompagnement par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire, de plus de 5 personnes sans autorisation préalable de la Police grand-ducale entraînent une amende de 50 euros.

Un règlement grand-ducal définissant les modalités d'accès aux zones à accès réglementé de l'Aéroport de Luxembourg définira les personnes et les véhicules qui seront exemptés d'une autorisation d'accès.

**Le paragraphe 2** vise les mêmes infractions mentionnées *supra* à l'encontre des conducteurs de véhicules accédant dans l'enceinte aéroportuaire.

**Le paragraphe 3** vise les infractions aux règles de circulation dans les zones de sûreté ou dans les parties critiques de l'aéroport à l'encontre des conducteurs de véhicules accédant ou circulant dans l'enceinte aéroportuaire.

**Le paragraphe 4** définit les modalités touchant à la récidive.

*14° Un nouvel article 24bis est inséré.*

Les rédacteurs de l'article sous examen ont intégré les observations pertinentes quant au fond et quant à la forme telles que formulées par le Conseil d'Etat dans son avis No 46.502 du 22 mars 2005 concernant le projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg.

L'article 24bis élève au rang de la loi les conditions relatives aux sanctions pour le non-respect des dispositions réglementaires relatives aux trajectoires d'approche et de décollage à l'aéroport de Luxembourg conformes aux principes généraux du droit pénal, fixant une fourchette dans laquelle se situe dorénavant l'amende, régissant les conditions de la récidive et décrivant la procédure de paiement de l'amende.

L'introduction d'un recours en réformation semble inopportune dans la mesure où le recours en annulation offre une protection suffisamment large aux administrés victimes d'un abus de droit ou d'une violation légale ou réglementaire quelconque.

Les modalités d'application et de contrôle en matière de respect des trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg seront précisées par règlement grand-ducal.

*15° Un nouvel article 24ter est inséré.*

Cet article a pour finalité d'assurer qu'en lieu et place des contraventions prévues aux articles 14bis et 14ter de la présente loi, des avertissements taxés, à l'instar de ceux prévus par le Code de la route, puissent être dressés par les agents visés à l'article 39.

Les dispositions prévues aux **paragraphes 1 et 2** reprennent, à la lettre, celles prévues par le Code de la Route.

*16° Un nouvel article 28bis est inséré.*

Le présent article a pour objectif d'instaurer un cadre général de répression contre l'abus d'alcool et de stupéfiants altérant les facultés physiques et psychiques de toute personne faisant partie du personnel navigant ou de toute personne exerçant des fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport et susceptibles de rendre dangereux le séjour à l'intérieur desdites zones. Le cadre en question entend combler un vide juridique dans le domaine de l'aviation civile.

Il y a lieu de rappeler que le Conseil d'Etat avait marqué son accord avec les dispositions prévoyant la limitation de la consommation d'alcool tout en proposant l'idée de prévoir les modalités permettant un contrôle effectif, c'est-à-dire des contrôles inopinés sur ordre du procureur d'Etat, même en absence de tout indice faisant présumer qu'une personne se trouve dans un des états alcooliques prévus par le texte ou en absence de tout accident impliquant cette personne.

La nouvelle rédaction de l'article sous examen permet désormais de réaliser lesdits contrôles par sondage. Cette constatation vaut également *mutatis mutandis* pour le dépistage de produits illicites de stupéfiants. Le procureur d'Etat aura la faculté de déterminer les dates, zones de sûreté à accès réglementé et horaires des contrôles à effectuer préventivement par les membres de la Police grand-ducale.

L'article en question reprend très largement les dispositions du Code de la route, y compris les amendements gouvernementaux y relatifs, en s'inscrivant dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière qui se trouve traduit dans le projet de loi No 5366:

- a) modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
- b) modifiant la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;
- c) modifiant la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Il va de soi que suivant le principe du parallélisme des formes et par cohérence législative, les différents taux envisagés par le texte sous rubrique, tels qu'empruntés au Code de la route, et plus précisément à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ont été adaptés aux seuils retenus suite au récent abaissement des taux d'alcoolémie dans le domaine de la circulation routière [cf. projet de loi No 5366].

Si les effets négatifs sur les facultés du conducteur de véhicules ont été incontestablement démontrés par d'innombrables études, il faut y ajouter que tant l'alcool que les narcotiques ont un effet dévastateur et accru à bord d'un aéronef en raison de la différence de la pression atmosphérique.

Toutefois il y a lieu de relever que les accidents ou les incidents liés à une consommation abusive d'alcool ou de produits narcotiques dans le domaine de l'aviation civile sont extrêmement rares d'après les conclusions des entités techniques d'enquêtes notamment en raison d'une politique de zéro-tolérance de la part des compagnies aériennes à cet égard.

Le projet maintient le principe de l'application différenciée des seuils d'alcoolémie déterminés en vertu du degré de responsabilité incombant à la personne concernée. Le taux maximal le plus restrictif de 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,05 mg d'alcool par litre d'air expiré s'applique aux membres du personnel navigant en vertu des lourdes responsabilités à charge des pilotes et de tout membre de l'équipage durant l'exercice de leurs fonctions sachant que l'influence d'alcool, même en petites quantités, peut affaiblir la concentration de ces personnes.

Toutefois, en se référant aux explications scientifiques et aux conclusions accompagnant le projet de loi No 5366 précité, il s'avère que la prescription d'un taux de 0,0 g par litre de sang, certes louable et stipulée, par ailleurs, dans les contrats de travail de chaque membre d'équipage, se heurte à des difficultés pratiques.

Alors qu'il est estimé que d'un point de vue psychologique, le message de l'abstinence en matière d'alcool se prête le mieux pour atteindre le meilleur degré de sécurité aérienne, toujours est-il, d'un point de vue légal, que le cadre dans lequel doivent se dérouler les poursuites pour imprégnation éthylique doit tenir compte de contraintes techniques en relation avec la fiabilité inhérentes aux appareils de dépistage utilisés, d'une part, et des problèmes liés à la consommation de médicaments et au phénomène de résidu d'alcool, d'autre part. A ces fins, il est judicieux de s'inspirer des législations des Etats membres de l'Union européenne ayant opté pour une approche similaire.

D'ailleurs, le règlement (CE) No 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile instaure le code futur **EU-OPS 1** qui fixe parmi les règles d'exploitation d'aéronefs à titre onéreux un seuil maximal de 0,2 g d'alcool par litre de sang que les Etats membres ne peuvent pas dépasser.

Conformément aux recommandations de la Haute Corporation il est renvoyé à l'article 7bis du présent projet de loi en ce qui concerne les dispositions afférentes aux mesures administratives de retrait, de refus ou de restrictions des licences et qualifications associées.

*17° L'article 39 est modifié.*

Le nouveau libellé de l'article 39 opère une modernisation des dispositions existantes inhérentes aux entités chargées de l'exécution de la présente loi et désignant celles chargées de la constatation des infractions par voie de procès-verbal.

Ainsi l'article en question intègre dès à présent les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises que la loi modificatrice du 14 mars 1973 avait ajoutés aux dispositions initiales de 1948.

La nouvelle rédaction a le mérite de formaliser les pouvoirs et les responsabilités des agents cités au **paragraphe 3** s'agissant des contrôles d'accès aux zones de sûreté réglementées de l'aéroport respectivement dans les zones aéroportuaires, des fouilles corporelles de toutes personnes ainsi que des fouilles des bagages et des marchandises.

La détermination des pouvoirs et des responsabilités a été retenue d'un commun accord au sein du comité national de sûreté de l'aviation civile, entité regroupant toutes les entités publiques compétentes en la matière sur le plan national.

*18° Un nouvel article 39bis est inséré.*

Le nouvel article 39bis précise les pouvoirs des agents privés accomplissant des missions de sûreté sous le contrôle et la responsabilité de la Police grand-ducale (axées sur le volet passagers), de l'Administration des douanes et accises (axées sur le volet fret) et de la Direction de l'aviation civile (axées sur le volet agents habilités).

*19° Un nouvel article 41 est inséré.*

La loi modifiée du 19 mai 1999, précitée, instituant la Direction de l'aviation civile, dispose en son article 2 b) que la Direction de l'aviation civile est l'administration publique compétente en tant qu'autorité aéronautique pour le domaine de l'aviation civile.

Ladite loi modifiée du 19 mai 1999 confie à la Direction de l'aviation civile des missions spécifiques dans les domaines de la sécurité et de la sûreté aériennes pour l'ensemble des activités civiles aériennes.

L'article 41 a pour finalité de préciser deux particularités:

- d'une part, les compétences et missions du service aéronautique, jadis opérant au sein du Ministère des Transports, seront dorénavant exercées exclusivement par la Direction de l'aviation civile;
- d'autre part, les pouvoirs dévolus aux agents de surveillance dudit service aéronautique seront exercés par les agents de la Direction de l'aviation civile.

En effet, la question fut soulevée qu'il n'apparaissait pas de façon claire et explicite que les missions du service aéronautique, jadis opérant sous les auspices du Ministère des Transports, avaient été attribuées, par la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée, à la Direction de l'aviation civile.

L'énumération des compétences prévues à l'article 17, paragraphe 3, de la loi modifiée du 19 mai 1999 constitue le reflet, certes adapté d'après les nouvelles obligations découlant du droit aérien international et communautaire, des missions ayant incombé à l'époque audit service aéronautique.

*20° Un nouvel article 42 est inséré.*

La transposition de la directive (CE) No 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile a été réalisée moyennant le recours à un règlement grand-ducal dont le projet a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en sa séance du 8 décembre 2006.

En guise des observations exprimées par les avis des chambres professionnelles et celui du Conseil d'Etat en date du 13 février 2007, quelques modifications mineures du texte aux connotations civiles et pénales s'imposaient notamment pour garantir le respect des règles constitutionnelles. Eu égard au principe de la légalité des peines réclamant une disposition légale, ces modifications à caractère civil ou pénal ont été intégrées dans le présent projet de loi.

La rédaction de l'article 42, paragraphe 2, reprend textuellement le libellé suggéré par le Ministère de la Justice en faveur d'une protection accrue des salariés en cas de notifications d'événements visés par le champ d'application de la directive (CE) No 2003/42 précitée.

*21° Un nouvel article 43 est inséré.*

Aux termes de l'article 14 du règlement (CE) No 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, les Etats membres ont l'obligation de désigner un organisme chargé de l'application des dispositions susmentionnées y compris en ce qui concerne les normes de qualité de l'assistance. Cette mission rentre parfaitement dans le champ de compétence de la Direction de l'aviation civile, seule entité compétente en matière d'aviation civile qui satisfait aux critères

d'impartialité et d'indépendance par rapport à l'entité gestionnaire de l'aéroport et face aux transporteurs aériens, critères sollicités par le droit communautaire.

Dans le cadre de ses missions générales, elle a vocation à contrôler et à superviser le respect des obligations protectrices des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite incombant à l'entité gestionnaire de l'aéroport, c'est-à-dire lux-Airport S.A. La Direction de l'aviation civile assumera également la mission de recueillir les plaintes déposées par les personnes s'estimant lésées en cas d'infraction présumée à la législation afférente.

L'article 43 établit les sanctions requises par l'article 16 du règlement (CE) No 1107/2006 précité visant à punir les transporteurs aériens, leurs agents ou les organisateurs de voyages qui refusent une réservation aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite ou qui refusent l'embarquement de ces personnes pour des motifs discriminatoires ne cadrant pas avec les causes d'exonérations limitées prévues par l'article 4 du règlement (CE) No 1107/2006. Il en est de même des entités citées *supra* qui ne mettent pas à disposition des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite les informations préalables inhérentes aux éventuelles restrictions à leur transport qui se justifient au titre des règles de la sécurité aérienne ou dans le chef de la taille de l'aéronef.

\*

*Article II. 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.*

*1° Le paragraphe 2 de l'article 7 est modifié.*

Les infrastructures centralisées constituent des éléments essentiels dans la gestion des ressources aéroportuaires, notamment dans le contexte de l'assistance en escale.

La loi modifiée du 19 mai 1999 précise dans son article 7, paragraphe 2, de manière limitative les infrastructures centralisées de l'aéroport de Luxembourg. Or la directive (CE) No 96/67 du 15 octobre 1996 du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, qui a été transposée en droit luxembourgeois par la loi précitée, mentionnait seulement des exemples d'infrastructures centralisées („... *telles que*: ...“), la nature de la liste était donc clairement exemplative et non limitative.

L'exploitation de l'aéroport de Luxembourg par le biais de l'organisme mandaté par l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, à savoir la société lux-Airport S.A., requiert de considérer d'autres éléments de l'infrastructure comme „infrastructure centralisée“ de l'aéroport dont l'usage sera obligatoire par les prestataires de services et autres usagers de l'aéroport.

Parmi ces infrastructures il y a lieu d'indiquer les réseaux informatiques (avec ou sans câbles), les systèmes informatiques aéroportuaires (AODB, CUTE, CUSS, FIDS), la gestion centralisée de l'immeuble, les passerelles d'embarquement, les comptoirs d'enregistrement et d'embarquement et la production d'énergie thermique.

*2° L'article 15 est modifié.*

Le programme national de sûreté de l'aviation civile est un catalogue détaillant des mesures ainsi que des moyens humains et matériels nécessaires, adéquats et proportionnés afin de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite.

Ce programme, dont les dispositions trouvent leur source dans différentes conventions internationales relatives à l'aviation civile ainsi que dans des règlements communautaires s'applique aux compagnies aériennes, aux gestionnaires ou exploitants aéroportuaires, aux passagers, aux équipages tant au sol que dans les aéronefs, au public accédant à l'aéroport, au fret, à la poste, aux aéronefs et aux installations aéroportuaires, qu'elles se situent dans l'enceinte aéroportuaire ou à l'extérieur.

Le programme national de contrôle de la qualité (PNCQ) constitue la base du dispositif de sûreté mis en place à l'aéroport de Luxembourg en ce qu'il assure le respect par les autorités luxembourgeoises du plan national de sûreté de l'aviation civile.

Ce programme procède à un départage net des responsabilités des différentes entités concernées et répond à la nécessité d'assurer une supervision efficace. Le fonctionnement du PNCQ repose sur une

coopération étroite entre administrations, à savoir la Police grand-ducale, l'Administration des douanes et accises et la Direction de l'aviation civile, compétentes chacune pour assurer le contrôle qualité des missions de sûreté relevant de leur domaine respectif.

**Le paragraphe 1er** indique que le comité national de sûreté de l'aviation civile (en abrégé CONATSAC) est l'entité chargée d'élaborer et de mettre à jour le programme national de sûreté (PNS) et le programme national de contrôle de la qualité (PNCQ) de la sûreté de l'aviation civile en vertu des dispositions prévues aux règlements (CE) No 2320/2002 précité et (CE) No 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile.

**Le paragraphe 2** précise que la Direction de l'aviation civile est l'administration compétente sur le plan national pour approuver, contrôler, coordonner et diffuser le programme national de sûreté de l'aviation civile.

Un règlement grand-ducal fixera d'après **le paragraphe 5** les modalités de diffusion des programmes en question étant donné que ces programmes contenant des renseignements sensibles font l'objet d'une classification en conformité avec la loi du 15 juin 2004 relative à la classification des pièces et aux habilitations de sécurité.

**Le paragraphe 6** précise les sanctions qu'encourent tout opérateur ou tout gestionnaire exploitant un aéroport ou des infrastructures aéroportuaires, ainsi que tout transporteur aérien ou tout exploitant d'aéronefs qui contrevient aux dispositions énoncées dans le PNS et le PNCQ, faisant aussi droit aux observations y relatives de la Haute Corporation dans son avis du 22 mars 2005 précité.

**Le paragraphe 7** énonce l'obligation incombant aux entités citées *supra* d'élaborer et de transmettre, pour approbation à la Direction de l'aviation civile, un plan de sûreté.

Le plan de sûreté prévu par le règlement (CE) No 2320/2002 du 16 décembre 2002, est un programme ou catalogue de mesures comportant des modalités et procédures spécifiques, en accord avec le programme national de sûreté de l'aviation civile, que s'imposent un opérateur ou un exploitant aéroportuaire, ainsi qu'un transporteur ou exploitant d'aéronef afin de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite.

*3° L'intitulé et le paragraphe 1er de l'article 16 sont modifiés.*

Il est proposé de modifier l'appellation dudit comité par celle de „comité national de sûreté de l'aviation civile“ (en abrégé CONATSAC) dans la mesure où les textes communautaires et internationaux font explicitement référence à ce libellé.

En outre, l'essence de ce comité s'inscrit dans la lignée des autres comités nationaux institués au niveau interministériel coiffé par le Haut-Commissariat à la Protection Nationale, où les experts se concertent afin de conseiller le ministre du ressort pour toute question relative aux thématiques y traitées.

*4° Un dixième, onzième et douzième tirets sont ajoutés au paragraphe 3 de l'article 17.*

Ces tirets supplémentaires s'inscrivent dans la lignée des nouvelles missions qui incombent à la Direction de l'aviation civile pour assurer ses nouvelles obligations internationales.

Le **dixième tirt** concerne la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus, s'agissant des nouvelles exigences de sécurisation du fret aérien découlant du règlement (CE) No 2320/2003 précité. Un règlement grand-ducal définit les modalités et conditions afin de procéder à la désignation des agents habilités et de reconnaître les expéditeurs connus, et détermine l'autorité aéronautique chargée de veiller au respect de ces dispositions.

Les agents habilités et les expéditeurs connus sont des personnes transportant du fret par voie aérienne et astreintes à certaines mesures de contrôle qui sont prévues par les dispositions des règlements (CE) Nos 2320/2002 et 622/2003, précités.

Le **onzième tirt** consacre l'ajout du nouvel article 19*bis* donnant aux agents de la Direction de l'aviation civile la possibilité de rechercher et de constater toute infraction à la sécurité et à la sûreté aériennes.

Le **douzième tiret** instaure clairement la compétence de la Direction de l'aviation civile en matière de négociations d'accords aériens et de droits de trafic.

5° *Un nouveau paragraphe 4 est inséré à l'article 17.*

Il s'agit de consacrer une base juridique générale au profit de la Direction de l'aviation civile pour instituer des commissions ou autres organes à vocation consultative. Des règlements grand-ducaux préciseront les modalités de nomination et de fonctionnement desdites commissions ainsi que le traitement des données (cf. *paragraphe ci-après*).

6° *Un nouveau paragraphe 5 est inséré à l'article 17.*

L'article précise le traitement des données personnelles que peut effectuer la Direction de l'aviation civile.

Dans ce contexte il convient encore d'ajouter que les audits pratiqués par la Commission européenne et par l'OACI avaient relevé à l'encontre de la Direction de l'aviation civile une absence de pouvoirs d'investigation, de contrôle et de surveillance ainsi qu'une absence de moyens adéquats afin de pouvoir agir de façon préventive et satisfaisante aux sujétions internationales et communautaires lui incombant.

Il découle de ces constatations, d'une part, que la possibilité doit être accordée à la Direction de l'aviation civile de collecter, utiliser et traiter des données pertinentes afin de pouvoir octroyer, retirer ou suspendre toute licence ou autorisation notamment au personnel navigant ou à un mécanicien d'avion.

D'autre part, la Direction de l'aviation civile doit pouvoir procéder au traitement des données notamment judiciaires (nationales et étrangères) aux fins de prévention, de recherche et de constatation d'infractions en matière de sécurité et de sûreté aériennes dans le but de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Ainsi l'accès aux banques de données reprises à cet article permettra à la Direction de l'aviation civile d'assurer adéquatement l'exécution des missions lui incombant et notamment de:

- vérifier et contrôler les prénoms, patronyme et adresse des pilotes, du personnel navigant et surtout de contrôler l'exactitude des données relatives aux agents habilités et aux expéditeurs connus (personnes physiques et morales), tous astreints à des contrôles de sûreté spécifiques en matière de transport de fret aérien;
- de contrôler si l'état de santé du personnel navigant justifie la délivrance d'une licence, de qualifications associées, d'une validation, d'une conversion ou d'une autorisation spécifique (section de médecine aéronautique de la Direction de l'aviation civile);
- de contrôler si les conditions de délivrance des documents cités *supra* sont et restent remplies postérieurement à la délivrance de ces documents;
- de délivrer des licences d'exploitation et de transporteur aérien aux compagnies aériennes et d'en vérifier les conditions d'exploitation (siège, composition de l'actionnariat, ...);
- d'assurer la mise en oeuvre efficace de la directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers ainsi que les lignes directrices de l'OACI sur les données des dossiers passagers (OACI, PNR Cir 309/AT/131);
- pour les fonctionnaires, d'émettre un avis motivé et circonstancié en leur qualité de membres de la Commission spéciale d'autorisation d'accès, instituée par l'article 14 du règlement grand-ducal du 23 décembre 2003 portant sur les zones de sûreté de l'aéroport de Luxembourg et relatif à la demande d'accès ou de maintien du droit d'accès auxdites zones de sûreté (collecte, utilisation et traitement de données des personnes accédant à l'aéroport ou souhaitant y accéder);
- d'assurer le respect des dispositions prévues aux articles 14<sup>ter</sup> et 14<sup>quater</sup> du présent projet de loi;
- de permettre l'application, la surveillance et le contrôle efficace des mesures prévues par les conventions de l'OACI suivantes:
  - Convention relative à l'aviation civile internationale,
  - Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Tokyo, le 14 septembre 1963),

- Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (la Haye, le 16 décembre 1970),
- Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (Montréal, le 23 septembre 1971),
- Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971 (Montréal, le 24 février 1988),
- Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection (Montréal, le 1er mars 1991, en cours de ratification, projet de loi No 5506).

Un règlement grand-ducal déterminera les finalités du traitement, la ou les catégories de personnes concernées et les données ou les catégories de données s'y rapportant, l'origine de ces données, les tiers ou les catégories de tiers auxquels ces données peuvent être communiquées et les mesures à prendre pour assurer la sécurité du traitement, et ce conformément aux dispositions de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

*7° Un nouvel article 19bis est inséré.*

Il paraît difficile de dresser une liste détaillée des inspections et contrôles que la Direction de l'aviation civile doit effectuer dans la mesure où les textes, qu'ils soient internationaux, communautaires ou nationaux, sont assez nombreux et hétéroclites.

S'agissant du domaine de la sûreté aérienne, le règlement (CE) No 2320/2002 du 16 décembre 2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et le règlement (CE) No 622/2003 de la Commission du 4 avril 2003 fixant des mesures pour la mise en oeuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne imposent à la Direction de l'aviation civile d'effectuer ou de faire effectuer une multitude de contrôles et inspections.

Il s'agit par exemple:

- du contrôle de l'accès aux installations aéroportuaires et à leurs dépendances,
- de la fouille et de la vérification des aéronefs ainsi que de leur protection,
- de l'inspection et du filtrage des bagages de cabine et de soute,
- des mesures de contrôle du transport du fret aérien ainsi que de la poste,
- du contrôle des documents accompagnant le fret aérien ainsi que de ceux attestant les autorisations délivrées par la Direction de l'aviation civile,
- des infractions prévues par les conventions internationales, par les règlements communautaires et par les lois visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite.

En matière de sécurité aérienne, les contrôles à effectuer sont définis par le règlement (CE) No 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

On entend par sécurité aérienne „l'état dans lequel le risque de dommage corporel ou matériel est réduit et maintenu à un niveau acceptable à travers un processus continu d'identification des dangers et de gestion du risque“ (Organisation de l'Aviation Civile Internationale – OACI – Doc 9859 AN/460, *Safety Management Manual* (SMM), § 1.2.3).

A titre de comparaison on peut citer la définition donnée par l'autorité aéronautique suisse en la matière et qui est plus complète que celle proposée par l'OACI: „on entend par sécurité aérienne les mesures visant à garantir la fiabilité technique et opérationnelle de tous les acteurs de l'aviation civile. Elle touche tous les domaines de l'aviation civile, à savoir des opérations de vol au service de contrôle aérien, aux aéroports, aux entreprises de construction et d'entretien ainsi qu'à la formation du personnel aéronautique. Elle couvre également toutes les étapes des processus, du stade de projet à la certification ou à l'approbation des produits et des procédures aéronautiques.“

Dans cet ordre d'idées on peut citer comme exemples le contrôle relatif à la navigabilité des aéronefs et leur certification, des certificats y afférents, des trajectoires empruntées par les aéronefs, des licences de vols, des certificats acoustiques et d'autres documents nécessaires à la navigation aérienne ainsi que de la certification des aérodromes et des héliports.

**Le paragraphe 1er** a pour finalité de dissuader toute entrave à l'encontre des agents de la Direction de l'aviation civile chargés d'effectuer les missions de contrôle et désignés à ces fins par le directeur aux fins d'accéder aux lieux mentionnés sans pour autant accorder aux agents préqualifiés le droit de procéder à une visite de locaux d'habitation qui reste soumis aux dispositions de l'article 33 (1) du code d'instruction criminelle.

**Le paragraphe 2** permet à l'exploitant, au détenteur ou à l'occupant des lieux inspectés d'accompagner les agents de la Direction de l'aviation civile opérant les contrôles.

**Le paragraphe 3** impose aux opérateurs l'obligation de mettre les fonctionnaires précités en mesure d'opérer le contrôle de tout document, licence, plan de sécurité et de sûreté.

Lesdits agents peuvent également prélever tout échantillon, produit ou matière aux fins d'analyse moyennant délivrance d'un récépissé que ce soit à titre d'examen après un incident ou un accident ou à titre préventif afin de contrôler le respect adéquat des mesures de sécurité ou de sûreté appliquées par les opérateurs.

**Le paragraphe 4** prévoit la possibilité de procéder à la fermeture provisoire ou définitive de tout aérodrome ou hélicoptère dont les activités ou les conditions d'exploitation ne sont pas conformes aux prescriptions en vigueur.

Signalons que les prescriptions en question sont celles prévues à l'annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et qu'un règlement grand-ducal déterminera les modalités y afférentes.

**Le paragraphe 5** confère le pouvoir aux agents de la Direction de l'aviation civile de procéder à l'immobilisation de tout aéronef ou d'interdire l'exercice des privilèges y rattachés lorsque la sécurité ou la sûreté aériennes sont compromises.

Sont visés par le domaine relevant de la sûreté aérienne, les actes d'intervention illicites constituant une menace pour l'aviation civile, tels la perpétration d'un crime ou d'un délit, voire ceux figurant dans une des conventions internationales ayant déjà fait l'objet d'une ratification au Luxembourg.

Sont visées par le domaine relevant de la sécurité aérienne, d'éventuelles déficiences techniques pouvant mettre en danger la navigabilité de l'aéronef.

Le renforcement des pouvoirs des agents de la Direction de l'aviation civile se justifie au regard des conclusions tirées par les deux inspections diligentées par la Commission européenne en 2004 et 2005 ainsi que l'audit pratiqué par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en février 2006 qui ont relevé et rappelé qu'une administration aéronautique devrait disposer de moyens de coercition et d'investigation adéquats afin d'assurer efficacement l'exécution des missions lui attribuées (cf. *supra*). Or les résultats des inspections effectuées par la Commission européenne et par l'OACI ont fait clairement ressortir que les agents de la Direction de l'aviation civile n'ont, à l'heure actuelle, pas suffisamment de pouvoirs afin d'investiguer et de rechercher toute infraction à la sécurité et à la sûreté aériennes.

Les audits précités ont également fait ressortir que les quelques sanctions prévues par la loi modifiée du 31 janvier 1948 ainsi que les pouvoirs reconnus aux agents nommés par l'article 39 de la loi de 1948 sont insuffisants pour assurer un niveau de sécurité et de sûreté aériennes correspondant au sens du droit aérien international et communautaire.

Enfin le pouvoir d'immobilisation cité sous rubrique se trouve parfaitement en phase avec les dispositions de la loi portant transposition de la directive (CE) No 2004/36 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, projet de loi approuvé par le Conseil de Gouvernement en sa séance du 16 février 2007.

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans la stratégie communautaire visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation dans la Communauté, cela par l'introduction dans la législation nationale de règles harmonisées concernant les inspections au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant à l'aéroport de Luxembourg.

La directive prévoit l'obligation pour les Etats membres de mettre en place un mécanisme approprié pour collecter les informations jugées utiles pour assurer un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile

et pour transmettre ces informations aux autorités d'autres Etats membres. Ensuite, il incombe à chaque Etat membre de procéder systématiquement à des inspections au sol en ce qui concerne les aéronefs des pays tiers. Les inspections se concentreront avant tout de manière ciblée sur les aéronefs pour lesquels des indices pertinents permettent de présumer que leur état ne serait pas conforme aux normes de sécurité internationales. En cas d'absence de conformité, il est possible d'immobiliser un aéronef jusqu'à preuve de l'élimination dudit risque.

Les transporteurs non communautaires récalcitrants s'exposeront au risque d'encourir une interdiction d'exploitation ce qui constitue un levier efficace pour assurer leur conformité aux normes élevées et uniformes de sécurité en Europe.

Au niveau national, il revient à la Direction de l'aviation civile d'effectuer les missions de contrôle découlant de la directive.

*8° Un nouvel article 19ter est inséré.*

Le règlement (CE) No 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs a pour objet de fixer les exigences minimales en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers.

L'article 50 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 et entrée en vigueur le 28 juin 2004, requiert des parties de veiller à ce que les transporteurs aériens contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de ladite convention. Ladite convention a été ratifiée par le Luxembourg à travers la loi du 12 août 2003 portant approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999.

L'article 7 du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens impose aux transporteurs aériens de contracter une assurance couvrant la responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers, sans toutefois fixer les montants minimaux à assurer ni les conditions de l'assurance.

L'article 8 du règlement (CE) No 785/2004 précité oblige les Etats membres de veiller à ce que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les exigences de couverture prescrites.

**Au paragraphe 1er**, il est spécifié que la Direction de l'aviation civile constitue l'entité la mieux appropriée sur le plan national pour procéder à ces vérifications dans le cadre de sa mission générale d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes en veillant en particulier au respect par tous les opérateurs de l'aviation civile des obligations tant nationales qu'internationales aux termes de l'article 17.3. de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile.

**Le paragraphe 2** énonce le principe général qu'aucun aéronef ne peut circuler dans l'espace aérien luxembourgeois sans être valablement assuré.

**Le paragraphe 3** reprend les définitions du règlement (CE) No 785/2004 précité aux fins d'assurer une application homogène.

**Le paragraphe 4** permet à la Direction de l'aviation civile d'interdire l'atterrissage d'aéronefs non communautaires à l'aéroport de Luxembourg conformément aux recommandations de l'article 8.6. du règlement (CE) No 785/2004. Il convient de noter que les aéronefs d'exploitants communautaires sont exempts de l'attribution de droits de trafic afférents.

Ce paragraphe est à lire ensemble avec le pouvoir alloué à la Direction de l'aviation civile au **paragraphe 7** d'interdire le décollage de tout aéronef, communautaire ou non, à partir de l'aéroport de Luxembourg (cf. article 8.7. du règlement (CE) No 785/2004).

**Les paragraphes 5 et 6** traitent du principe de la charge de la preuve d'assurance.

Il est question aux **paragraphes 8 et 9** des sanctions pénales qu'encourent les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs s'ils violent les dispositions inhérentes à la couverture minimale d'assurance relative à la responsabilité civile à l'égard de leurs passagers voire à l'égard des tiers.

La sanction d'une aggravation des peines est prévue au **paragraphe 10** s'agissant des conditions ayant trait à la récidive.

9° *Un nouvel article 20bis est inséré.*

Avant sa nomination à la fonction de directeur de la Direction de l'aviation civile à partir du 1er janvier 2007, l'actuel titulaire de cette fonction relevait du cadre supérieur de la Police grand-ducale. La veille de sa nouvelle nomination, il exerçait la fonction de premier commissaire divisionnaire, fonction de fin de carrière classée au grade P12 du barème des traitements des fonctionnaires de l'Etat. Victime d'une agression de service qui ne lui permettait plus d'exercer ses fonctions, l'intéressé a bénéficié sur sa demande d'un congé sans traitement pour des raisons professionnelles, sollicité pour la période du 1er juillet 2005 au 30 juin 2009. En raison de ce congé, il n'a pas pu bénéficier d'un accès à un poste à responsabilité particulière classé au grade de substitution P12bis de sa carrière, libéré au début de l'année 2006 et occupé en conséquence par un collègue sur place de rang inférieur. Réintégré anticipativement dans ses fonctions à partir du 1.7.2007, il n'a pas pu bénéficier d'un classement au grade de substitution, faute de nouvelle vacance de poste. Pour remédier à cette perte de traitement, finalement encourue pour des raisons indépendantes de la volonté de l'intéressé, la présente disposition a pour objet de tenir compte, pour la détermination du traitement de directeur alloué à partir du 1er janvier 2007, d'un classement au grade de substitution P12bis de sa carrière initiale la veille de sa nouvelle nomination.

\*

*Article III. La loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare est modifiée de la façon suivante:*

1° *L'alinéa 1er de l'article 1er est modifié.*

Au premier paragraphe, il est clarifié que l'Etat assume sous son contrôle et sa responsabilité la police de l'aéroport. Cette disposition de la loi du 26 juillet 2002 est à lire ensemble avec l'article 39 tel qu'il a été modifié de la loi du 31 janvier 1948 précitée (voir *supra*).

En ce qui concerne le deuxième paragraphe et en conformité avec la proposition du comité national de sûreté de l'aviation civile (CONATSAC), la Police grand-ducale sera désormais l'autorité compétente en matière d'octroi d'autorisations d'accès pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg en remplacement de l'Administration de l'aéroport. Une adaptation du règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 2003 portant sur les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, les conditions d'accès aux zones de sûreté et les contrôles de sûreté y applicables s'impose impérativement.

L'attribution de ces compétences à la Police grand-ducale résulte des dispositions du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (PNCQ), programme arrêté et approuvé par le Conseil de Gouvernement en sa séance du 1er décembre 2006.

Le PNCQ transpose sur le plan national les dispositions du règlement (CE) No 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (voir *supra*).

2° *L'alinéa 2 de l'article 2 est modifié.*

Les modifications projetées ne constituent que des corrections rédactionnelles sans aucun élément nouveau et ne requièrent, partant, pas de commentaire particulier.

3° *Un nouvel article 2bis est inséré.*

Cet article vise à instaurer un comité de coordination aéroportuaire afin d'assurer un dialogue structuré entre la future Administration de la navigation aérienne, dont les missions sont limitativement arrêtées dans le projet de loi précité, et la société de l'aéroport de Luxembourg S.A qui a une vocation plus générale d'exploitation technique et commerciale de l'aéroport.

Une telle coopération institutionnalisée s'impose notamment au vu de la mission d'exploitation de l'aérogare qu'assumera la société lux-Airport avec la mise en service du terminal A dès 2008. lux-Airport sera alors aussi en charge des opérations sur l'aire de trafic où une coopération avec les services de la future Administration de la navigation aérienne s'impose.

Par ailleurs, il convient de relever que la certification de l'aérodrome imposée par l'annexe 14 de l'OACI requiert nécessairement une concertation étroite entre le gestionnaire de l'aéroport et le prestataire de services de navigation aérienne.

De manière générale, une collaboration accrue devrait favoriser une visibilité plus homogène de l'aéroport envers les médias, les professionnels et le public en général.

Il y a lieu de mentionner qu'une telle structure existe sur de nombreux aéroports européens aux fins de l'optimisation de l'utilisation de l'infrastructure et d'amélioration du service au client.

\*

## **FICHE FINANCIERE SOMMAIRE**

Le projet de loi sous examen prévoit d'organiser et d'encadrer le domaine de la sûreté dans l'aviation civile pour rendre la législation compatible avec les exigences communautaires en la matière. Les nombreuses initiatives et évolutions que connaît le secteur aérien depuis les événements dramatiques du 11 septembre 2001 réclament inéluctablement des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire mais également une augmentation en termes de ressources humaines pour faire face aux nouvelles obligations que devront supporter les administrations compétentes.

Les dépenses de sûreté à effectuer à l'aéroport sont actuellement pris en charge par le budget de l'Etat par le biais de la société lux-Airport S.A. Ces dépenses ont connu et connaîtront probablement une augmentation dans les années à venir.

Le projet de loi se limite en premier lieu à déterminer les responsabilités des différents intervenants. Les redevances à percevoir par les différents intervenants seront arrêtés par les entités prestataires de ces services. Le montant des taxes, redevances et droits à percevoir par la Direction de l'Aviation civile ainsi que leurs modalités de perception sont fixés par règlement grand-ducal.

Faute de prévisibilité de l'évolution à moyen terme du domaine de l'aviation qui peut connaître des mutations profondes à court terme, il est particulièrement difficile de quantifier le volume de surcharge de travail pour les autorités.

Les autres dispositions, telles que celles concernant l'alignement sur les exigences en matière de protection des données à caractère personnel, concernant l'augmentation du niveau de sécurité par la création d'une base juridique solide permettant une répression de phénomènes compromettant la sécurité aérienne (alcool, drogues, abus de médicaments ...) sont de simples adaptations légales d'ordre technique sans charges financières quelconques. Il en est de même des dispositions en matière de précision des responsabilités, voire celles d'adaptation de la terminologie.

