

N° 5273⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

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

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(4.10.2007)

Par lettre du 26 juillet 2007, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

1. Ce projet a pour but de remanier le projet de loi No 5273 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 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'Aéroport;
 - 3) 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;
 - 4) 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.
2. Ce remaniement a pour but notamment de tenir compte des recommandations formulées par le Conseil d'Etat en son avis du 22 mars 2005 concernant le projet de loi No 5273 dans sa teneur initiale.
3. En outre, toutes les dispositions contenues dans la version initiale du projet de loi No 5273 relatives à la loi modifiée du 27 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport ont été intégrées dans le nouveau projet de loi No 5742 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.

4. La CEP•L salue cette volonté gouvernementale, mais aurait préféré que soient centralisées dans un texte unique toutes les dispositions applicables dans l'enceinte de l'aéroport, ce dans un souci de clarté, de transparence et de sécurité juridique.

*

1. MODIFICATION DE LA LOI MODIFIEE DU 31 JANVIER 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne (Article I du projet de loi)

1.1. Commissions consultatives du ministre des Transports

5. Le projet de loi 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. **(Article I 3° – nouvel article 1bis de la loi modifiée de 1948)**

1.2. Autorisations de survol

6. Le projet propose de soumettre les autorisations d'atterrissage et du survol du territoire luxembourgeois par des aéronefs d'Etat étrangers, en premier lieu les aéronefs militaires, à la compétence unique du Ministre ayant la défense dans ses attributions. **(Article I 4° – nouvel alinéa 3 de l'article 3 de la loi modifiée de 1948)**

Ainsi il est mis fin à la situation actuelle incongrue où les autorisations de survol et celles d'atterrissage, pour les aéronefs d'Etat et militaires, sont délivrées par deux ministres différents.

La CEP•L salue cette harmonisation des procédures relatives aux autorisations d'atterrissage et du survol du territoire luxembourgeois par des aéronefs d'Etat étrangers, y compris militaires.

1.3. Nouvelles redevances pour Lux-Airport et l'Administration de la navigation aérienne

7. Le projet initial créait des taxes, redevances et droits perçus exclusivement en raison de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires ou dans l'intérêt de la sécurité ou de la sûreté de l'aéroport: des taxes rémunératoires perçues par l'organisme chargé de l'exploitation de l'aéroport.

Le projet initial a été remanié au vu de l'évolution de l'exploitation aéroportuaire opérée par le projet de loi No 5742 portant création de l'Administration de la navigation aérienne: les redevances seront partagées entre la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (Lux-Airport S.A.) et l'Administration de la navigation aérienne (ANA). **(Article I 5° – avant-dernier alinéa de l'article 7 de la loi modifiée de 1948)**

7bis. Le projet actuel ne prévoit plus que 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 projet prévoit que 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.

Ces redevances ne seront plus arrêtées par voie de règlement grand-ducal, mais par les deux prestataires de services après consultation obligatoire du comité des usagers.

7ter. Cette nouvelle règle semble en contradiction avec la première phrase de l'article 7 de la loi modifiée de 1948, selon laquelle „Seront édictées par arrêté grand-ducal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation, aux péages, taxes, redevances ou droits réglementaires auxquels est soumise l'utilisation de ces domaines et services publics.“

Le projet de loi avisé ne remplace que la dernière phrase de l'article 7 par deux nouveaux alinéas numérotés (1) et (2). Cette numérotation paraît cependant fautive: soit la première phrase de l'article 7 actuelle subsiste, elle devrait alors être insérée dans cette nouvelle numérotation; soit l'intégralité de l'article 7 actuel est remplacé par les deux nouveaux alinéas.

7quater. En outre, la CEP•L s'étonne que ces redevances puissent être, dans une certaine mesure, librement fixées par les deux entités bénéficiaires desdites redevances, dont une société privée. Ne risque-t-on pas de tomber dans l'arbitraire? Comment Lux-Airport et l'ANA vont-ils se répartir telles ou telles redevances? Cette répartition ne sera-t-elle pas source de conflits?

1.4. Nouvelles taxes, redevances et droits concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation effectués par la DAC

8. Le projet introduit une batterie de nouvelles taxes concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation que la Direction de l'Aviation Civile (DAC) est appelée à délivrer. **(Article I 5° – dernier alinéa de l'article 7 de la loi modifiée de 1948)**

Le projet renvoie cette fois à un règlement grand-ducal pour régler le montant et les modalités de perception de ces taxes.

Le montant maximal de la taxe est porté de 25.000 à 50.000 €.

Selon le commentaire des articles, cela 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 (Organisation de l'aviation civile internationale) 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. 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.

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.

8bis. La CEP•L note et approuve que ces taxes soient du ressort du domaine réglementaire. Mais pourquoi les redevances précitées ne le sont pas également?

La CEP•L observe que certaines de ces taxes visent un salarié dans le cadre des fonctions qu'il exerce pour son employeur. Il en est ainsi par exemple pour la redevance relative à l'émission et au renouvellement des licences des mécaniciens d'avions. Dans ces cas, le règlement grand-ducal à prendre pour régler le montant et les modalités de perception de ces taxes devra préciser que le paiement de la taxe incombe à l'employeur.

1.5. Licences et autorisations du personnel navigant

9. 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. **(Article I 6° du projet de loi – nouvel article 7bis de la loi modifiée de 1948)**

Le directeur de l'aviation civile 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'incapacité, 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.

9bis. La CEP•L relève que les motifs des points f. et g. (passages soulignés pour en faciliter la lecture) laissent une grande part d'appréciation à la DAC. C'est pourquoi, la CEP•L estime que le requérant débouté doit pouvoir contester cette décision devant la commission spéciale aéroportuaire, à l'instar des mesures restrictives à l'autorisation d'accès (cf. projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux conditions de sûreté y applicables).

1.6. Langue utilisée pour les règles techniques en matière aéronautique

10. Le projet remanié maintient la dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues en énonçant la possibilité pour le Gouvernement de reprendre en droit national interne les règles techniques en matière aéronautique émises au niveau international, en utilisant à cet effet l'anglais usuellement retenu en la matière. **(Article I 8° du projet de loi — nouvel article 11bis de la loi modifiée de 1948)**

10bis. Comme dans son avis du 25 mars 2004 concernant le projet initial, la CEP•L demande que tous les textes internationaux soient traduits en langue française pour que le citoyen ordinaire, ne maîtrisant éventuellement pas de manière suffisante la langue anglaise, puisse les comprendre.

Vu qu'elle partage cependant le point de vue des auteurs du projet et du Conseil d'Etat, qui sont d'avis qu'une traduction en langue française pourrait créer des problèmes d'interprétation et de sécurité juridique, la Chambre des employés privés se prononce pour une publication dans les deux langues, seul le texte original (version anglaise) faisant foi.

1.7. Sanctions

11. Le projet institue toute une série d'amendes pour sanctionner différents comportements mettant en danger la sécurité. **(Article I 9° à 14° du projet de loi – nouveaux articles 13bis, 13ter, 13quater, 14bis, 14ter, 24bis de la loi modifiée de 1948)**

Par exemple, 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.

12. Le projet initial instaurait une sanction, qu'il qualifiait expressément d'amende administrative à percevoir par l'Administration en cas de non-respect des couloirs d'approche et de décollage des aéronefs à l'aéroport de Luxembourg. Cette sanction serait plus flexible et efficace que la répression pénale déjà existante.

Les modalités d'exécution et le montant de l'amende devaient être fixés par voie de règlement grand-ducal.

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.

Le nouvel article 24bis proposé par le projet de loi 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, conformément 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.

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.

Selon le commentaire des articles, 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.

12bis. Le texte actuel ne précise plus la nature de la sanction instituée par l'article 24bis: s'agit-il d'une sanction administrative ou pénale?

Au vu du commentaire des articles, un recours en annulation est possible contre cette sanction devant les juridictions administratives, ce qui tend à conclure à une sanction de nature administrative.

La CEP•L relève toutefois que ces incriminations vont s'insérer dans la loi modifiée de 1948 sous un chapitre II intitulé „Dispositions pénales“, regroupant les articles 12 à 37.

La CEP•L demande donc que la future loi soit complétée afin d'enlever tout doute quant à la nature des différentes amendes qu'elle définit, ainsi que la désignation de l'autorité compétente pour prononcer et percevoir telle ou telle amende administrative le cas échéant.

13. La CEP•L fait remarquer que les personnes susceptibles d'être coupables seront souvent des salariés ayant agi sur ordre de leur employeur conformément au lien de subordination découlant de leur contrat de travail. L'amende doit donc être supportée par le donneur d'ordre et non le simple exécutant.

La sanction des infractions précitées joue certes déjà un rôle dissuasif, mais qui pourrait être accru par l'encouragement des salariés à ne pas suivre un ordre tendant à leur faire commettre une infraction punie par le présent projet de loi.

Il convient pour ce faire de donner aux salariés les moyens de se défendre et de s'opposer lorsqu'ils sont confrontés à un tel commandement de leur supérieur.

Une sécurité plus grande serait ainsi assurée, ce dans l'intérêt général.

La CEP•L propose donc l'insertion des dispositions suivantes sous l'article 37 de la loi modifiée de 1948 par le présent projet de loi:

„Article x: Le travailleur ne peut faire l'objet de représailles en raison de ses protestations ou refus opposés à un ordre de son employeur ou tout autre supérieur hiérarchique, de collègues de travail ou de personnes extérieures en relation avec l'employeur, tendant à lui faire commettre une infraction punie par le présent projet de loi.

Toute disposition ou tout acte contraire au paragraphe qui précède, et notamment toute résiliation du contrat de travail en violation de ces dispositions, sont nuls de plein droit.

En cas de résiliation du contrat de travail, le travailleur peut demander dans les quinze jours qui suivent la notification de la résiliation, par simple requête au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité de la résiliation du contrat de travail et d'ordonner son maintien, ou le cas échéant sa réintégration conformément aux dispositions de l'article L. 124-12, paragraphe (4) du Code du travail. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision; elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête, dans les quarante jours à partir de la notification par la voie du greffe, devant le magistrat président la Chambre de la Cour d'appel à laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

Les convocations par voie de greffe prévues à l'alinéa qui précède contiennent sous peine de nullité les mentions prescrites à l'article 80 du Nouveau Code de procédure civile.

Article y: Le travailleur contraint d'exécuter un ordre tendant à lui faire commettre une infraction punie par le présent projet de loi peut refuser de poursuivre l'exécution du contrat de travail et résilier le contrat de travail sans préavis pour motif grave avec dommages et intérêts à charge de l'employeur dont la faute, appréciée par référence à l'article L. 124-10 du Code du travail, a occasionné la résiliation immédiate.

Article z: L'employeur doit en outre prendre toutes les mesures de prévention et d'information nécessaires à l'application du présent projet de loi et plus particulièrement du présent article."

14. Le projet de loi remanié prévoit la possibilité pour certaines des contraventions instituée par la loi modifiée de 1948 de les sanctionner par des avertissements taxés prononcés 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. **(Article I 15° du projet de loi – nouvel article 24ter de la loi modifiée de 1948)**

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.

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.

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.

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

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.

14bis. La CEP•L approuve ces nouvelles dispositions.

Cependant, le projet avisé prévoit la consignation à charge des personnes qui n'ont pas leur résidence au Luxembourg. Tous les résidents communautaires sont partant visés par cette disposition.

La CEP•L se demande si les dispositions européennes permettent de traiter un non-résident communautaire de manière différente comparé à un résident luxembourgeois placé dans la même situation.

Ne faudrait-il pas procéder comme dans le projet de loi No 5710 relatif à la police et la sécurité dans les transports publics.

En effet dans ce projet de loi, la consignation est prévue uniquement à charge des contrevenants non résidents non communautaires, ceci afin que le texte soit conforme à une jurisprudence récente de la Cour de Justice des Communautés Européennes qui estime qu'une consignation qui n'est pas imposée dans des conditions identiques aux nationaux qu'aux autres résidents communautaires, n'est pas conforme au Traité.

1.8. Influence d'alcool ou de stupéfiants

15. Le projet initial prévoyait que toute personne, qui dans l'exercice de ses fonctions accède et circule dans des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg, tout en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'alcool, lorsqu'elle 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 0,229 mg par litre d'air expiré, est punie d'une amende de 25 à 250 euros ayant le caractère d'une peine de police.

De même, était punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et/ou d'une amende de 63 à 1.250 euros:

- toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans des zones de sûreté à accès réglementé 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 de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire;
- toute personne qui manifeste un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues ou qui a consommé certaines substances médicamenteuses, de manière à rendre ou pouvoir rendre dangereux le séjour ou l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg;
- toute personne présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'alcool, lorsqu'elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg par litre d'air expiré;
- le personnel naviguant qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou, même en l'absence de signes manifestes d'alcool, lorsqu'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,2 g par litre de sang ou de 0,0875 mg par litre d'air expiré.

16. Le projet a été remanié en ses termes (**Article I 16° du projet de loi – nouvel article 28bis de la loi modifiée de 1948**):

„(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.

16bis. La CEP•L relève que les deux paragraphes qui précèdent sanctionnent des faits identiques par des peines différentes. Elle suppose donc que les taux figurant dans le paragraphe qui précède devraient être 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,02 mg d'alcool par litre d'air expiré. Ceci est confirmé par le contenu du paragraphe qui suit.

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 navigant, 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."

17. En outre, le projet de loi oblige toute personne impliquée dans un accident de subir des vérifications afin d'établir son état alcoolique.

18. Enfin, le projet de loi initial prévoyait la possibilité de contrôles inopinés sur ordre du procureur d'Etat, même en l'absence de tout indice faisant présumer qu'une personne se trouve dans l'un des états alcooliques précités ou en l'absence de tout accident impliquant cette personne.

Le texte actuel maintient cette possibilité de contrôles inopinés par les membres de la police grand-ducale, tout en précisant les modalités pratiques de mise en oeuvre desdits contrôles.

19. Par ailleurs, le projet met en oeuvre des sanctions et procédures similaires pour le dépistage de produits illicites de stupéfiants.

20. La CEP•L approuve la mise en place d'une répression plus sévère en vue de lutter contre la consommation d'alcool et de stupéfiants, comme elle salue l'instauration de contrôles inopinés.

20bis. Dans son avis de mars 2004, la Chambre des employés privés estimait que le taux d'alcool autorisé pour le personnel navigant (et pour les autres professionnels visés au paragraphe qui précède) est trop élevé et devrait plutôt être zéro. Pour cette raison, elle préconisait donc de prévoir une interdiction totale de boire de l'alcool avant le vol.

La CEP•L se félicite que le projet avisé ait baissé le taux d'alcool prohibé pour le personnel navigant de 0,2 g à 0,1 g d'alcool par litre de sang.

Mais elle maintient sa préférence pour une interdiction totale de boire de l'alcool avant le vol.

La CEP•L est toutefois consciente du fait qu'une personne peut présenter un certain taux d'alcool sans nécessairement avoir consommé de l'alcool.

Elle estime dès lors qu'un membre du personnel navigant qui, dans l'exercice de ses fonctions, présente un taux d'alcool supérieur à zéro, devrait faire l'objet de sanctions s'il est établi que ce taux provient de la consommation d'alcool.

20ter. Pour le surplus, la CEP•L se doit toutefois de réitérer ses remarques formulées dans son avis de mars 2004, puisqu'elles n'ont pas été prises en compte dans le remaniement du projet initial.

La Chambre des employés privés se demande si le terme „personnel navigant dans l'exercice de ses fonctions“ se limite au personnel de navigation professionnel ou s'il inclut les pilotes de l'aviation sportive. Elle estime qu'il serait opportun d'indiquer de manière explicite que tous les pilotes de l'aviation sportive sont également soumis à ces dispositions.

En outre, la Chambre des employés privés est d'avis que les dispositions plus sévères en matière de consommation d'alcool concernant le personnel navigant ne devraient pas se limiter à celui-ci. Il existe certaines catégories de professionnels impliquées directement dans les opéra-

tions de vol, notamment les aiguilleurs du ciel, à l'encontre desquelles il serait indispensable, pour des raisons de sécurité, d'imposer l'application des dispositions plus sévères également.

1.9. Agrément ministériel d'agents de sécurité privés

21. Selon le projet de loi, le ministre peut agréer des agents qualifiés qui accomplissent des missions de sécurité ou de sûreté 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. (**Article I 18° du projet de loi – nouvel article 39bis de la loi modifiée de 1948**)

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, quand elles entrent dans les zones à accès réglementé voire les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire.

Ils peuvent également mettre sous séquestre les objets prohibés détenus et interdire 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.

La CEP•L renvoie ici à ses remarques formulées dans son avis relatif à l'article 19 du projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables, concernant les inspections, filtrages et fouilles de sûreté (point No 22bis).

1.10. Comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile

22. Le présent projet précise que dans le cadre du système national de comptes-rendus obligatoires d'évènements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'évènements 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. (**Article I 20° du projet de loi – nouvel article 42 de la loi modifiée de 1948**)

23. Les comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile font l'objet d'un règlement grand-ducal adopté en date du 8 mai 2007.

24. La CEP•L remarque que le paragraphe 2 de l'article 42 du projet de loi présente des similitudes avec une disposition du projet de règlement ayant abouti au prédit règlement du 8 mai 2007:

- article 42 (2) du présent projet de loi: „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, disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes-rendus obligatoires d'évènements, sauf dans les cas de négligence grave.“
- article 7 (3) du projet de règlement grand-ducal: „Sans préjudice des règles du droit pénal, aucune action n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, réalisées 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.“

Or, dans son avis du 10 janvier 2007 relatif au projet ayant abouti à ce règlement, la CEP•L avait critiqué ces dispositions pour les motifs suivants:

- **La notion de négligence grave est très vague et partant sujette à interprétation;**
- **Empêcher toute action pour des infractions involontaires, réalisées par défaut de prévoyance ou de précaution ne semble pas garantir d'une sécurité aérienne optimale et risque au contraire de l'inhiber;**
- **Ces dispositions énoncées dans un simple règlement grand-ducal ne risquent-elles pas d'être incompatibles avec la loi pénale, norme supérieure d'ordre public?**

Même s'il est écrit „*sans préjudice des règles du droit pénal ...*“, toujours est-il que les règles y émises enlèvent toute marge de manoeuvre au ministère public en limitant la possibilité de lancer l'action publique. Qu'en est-il alors du pouvoir souverain d'appréciation du ministère public?

- Que vise le texte par „*infractions involontaires, réalisées par défaut de prévoyance ou de précaution*“?

La CEP•L demandait dès lors que l'article 7 paragraphe 3 de l'avant-projet soit modifié de sorte à lever toute insécurité juridique et aérienne et que les auteurs du projet précisent notamment l'articulation des règles qu'ils instaurent à travers ce projet et les règles pénales, dans le respect des principes généraux du droit et de la hiérarchie des normes.

La CEP•L se félicite que cette disposition ait été enlevée du projet de règlement grand-ducal.

Elle note de plus avec satisfaction qu'elle a été modifiée suivant certaines de ses observations avant d'être intégrée dans le présent projet de loi.

La CEP•L regrette néanmoins que les notions de négligence grave et d'infractions involontaires, réalisées par défaut de prévoyance ou de précaution n'aient pas été plus précisément définies par le projet de loi avisé.

25. Par ailleurs, le projet de règlement grand-ducal énonçait que les travailleurs qui rendent compte d'incidents dont ils peuvent avoir connaissance ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur.

Dans son avis de janvier 2007, la Chambre des employés privés estimait toutefois cette disposition trop imprécise et pas suffisamment protectrice des salariés.

La CEP•L se félicite que sa proposition de remplacer l'alinéa 4 de l'article 7 du projet par: „*les travailleurs qui rendent compte d'incidents dont ils peuvent avoir connaissance ne doivent subir ni préjudice ni représailles du fait de cette communication de la part de leur employeur.*“

La notification d'évènements au sens du présent règlement ne pourra nullement constituer ni un motif grave, ni un motif légitime de modification d'un élément essentiel de son contrat de travail ou de licenciement.“ ait été suivie.

Dans ce même contexte, la CEP•L accueille également favorablement la précision apportée par l'article 42, paragraphe 2, selon laquelle aucune action 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.

26. Une erreur matérielle ne s'est-elle pas glissée dans l'article 42 paragraphe 2 proposé: ne devrait-on pas lire droit du travail et non pas droit de travail?

1.11. Protection des personnes handicapées et personnes à mobilité réduite

27. Le projet de loi donne compétence à la Direction de l'aviation civile pour l'application des dispositions relatives aux personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens. (Article I 121° du projet de loi — **nouvel article 43 de la loi modifiée de 1948**)

27bis. *Selon le commentaire des articles, 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.

27ter. La CEP•L demande que le projet de loi précise cette voie de recours offerte aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, qui estiment que leurs droits n'ont pas été respectés. Une véritable procédure de réclamation devrait être instituée par le projet de loi, sinon ce dernier devrait au moins renvoyer à un règlement grand-ducal.

28. Le projet établit également les sanctions 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 („1 a) afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international, communautaire ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné; b) si la taille de l'aéronef ou de ses portes rend physiquement impossible l'embarquement ou le transport de cette personne handicapée ou à mobilité réduite.

En cas de refus d'accepter une réservation pour les motifs mentionnés au premier alinéa, points a) ou b), le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages s'efforce, dans les limites du raisonnable, de proposer une autre solution acceptable à la personne concernée.

Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, à laquelle l'embarquement est refusé sur la base de son handicap ou de sa mobilité réduite, et toute personne qui l'accompagne en application du paragraphe 2 du présent article bénéficient du droit au remboursement ou au réacheminement prévu à l'article 8 du règlement (CE) No 261/2004. Le droit à un vol retour ou à un réacheminement est subordonné à la réunion de toutes les conditions de sécurité.“

28bis. La CEP•L estime que le projet de loi ne devrait pas se contenter de renvoyer au règlement communautaire, mais énumérer lui-même les causes d'exonération qu'il entend voir appliquer.

29. La CEP•L est d'avis que le paragraphe 4 de l'article 43 doit être complété, alors que dans sa teneur actuelle, il ne précise pas que l'organisateur de voyages doit mettre à disposition „du public“ (à ajouter) 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.

1.12. Adaptations législatives

30. Le projet initial proposait de modifier l'article 31 de la loi modifiée de 1948 afin de le mettre à jour du fait de l'abolition de la peine des travaux forcés et de la peine de mort.

En effet, conformément à l'article 1er de la loi de 1979 portant abolition de la peine de mort, la peine de mort a d'ores et déjà été abolie en toute matière et l'article 7 du Code pénal, qui indique les peines applicables en matière de crimes, ne permet plus de condamnation ni à la peine de mort ni aux travaux forcés.

La CEP•L s'étonne de ne pas retrouver ces adaptations de toilettage dans le projet remanié.

*

2. MODIFICATION DE LA LOI MODIFIÉE DU 19 MAI 1999

ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile (Article II du projet de loi)

2.1. Infrastructures centralisées

31. Le projet de loi vise à donner un caractère non limitatif à la liste des infrastructures centralisées énumérées à l'article 7 paragraphe 2 de la loi de 1999, par l'insertion de l'adverbe „notamment“. (Article II 1° du projet de loi – nouveau paragraphe 2 de l'article 7 de la loi modifiée de 1999)

Selon les auteurs du projet, 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.

31bis. Mais le projet ajoute que „cette liste peut être élargie par règlement grand-ducal“.

La CEP•L estime que cette dernière phrase est contradictoire avec l'insertion de l'adverbe „notamment“, comme avec les explications données par le commentaire des articles.

32. En outre, la CEP•L note que le commentaire des articles précise 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: 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.

La CEP•L se demande donc pourquoi ces exemples n'ont pas été introduits dans la liste de l'article 7 précité.

Par ailleurs, la gestion de ces infrastructures centralisées incombe en principe à Lux-Airport.

La CEP•L remarque dès lors que les missions de Lux-Airport risquent d'être étendues et de se multiplier du fait du caractère non limitatif introduit par le présent projet de loi à la liste des infrastructures centralisées.

2.2. Nouvelles missions de la DAC

33. Le projet complète la liste des missions de la DAC pour assurer ses nouvelles obligations internationales. **(Article II 4° du projet de loi – ajouts au paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée de 1999)**

Ainsi la DAC désigne les agents habilités et les expéditeurs connus, s'agissant des nouvelles exigences de sécurisation du fret aérien découlant du règlement (CE) No 2320/2003 précité, elle a pour mission la prévention, la recherche et la constatation des infractions à la sécurité et la sûreté aériennes, ainsi que la négociation des accords de services aériens et la gestion des droits de trafic.

Selon le commentaire des articles, 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.

33bis. En effet, il s'agit du 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.

Le texte de loi devrait expressément renvoyer à un règlement exécutoire. A défaut, les lecteurs ne sauront pas qu'un tel règlement existe.

2.3. Commissions et organes consultatifs de la DAC

34. Le projet pose le cadre juridique pour que des règlements grand-ducaux puissent être pris pour instituer 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. **(Article II 5° du projet de loi – nouveau paragraphe 4 de l'article 17 de la loi modifiée de 1999)**

2.4. Traitement de données à caractère personnel

35. 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.

36. De plus, le projet prend le soin de préciser que „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.“

36bis. Selon le commentaire des articles, 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.

En outre, 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'actionariat ...).*

37. Ainsi, le projet pose la base légale pour le traitement des bases de données personnelles par la Direction de l'Aviation Civile et/ou ses commissions, en conformité avec les obligations imposées par la législation en matière de la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Cependant, la Chambre des employés privés juge indispensable que le traitement des données personnelles collectées se fasse de la manière la plus confidentielle possible et qu'elles ne doivent en aucun cas pouvoir être utilisées contre le salarié concerné, notamment par son employeur.

Il faudrait donc intégrer une disposition dans le nouveau texte de loi qui impose à la DAC d'assurer que ces données ne sont pas accessibles aux employeurs du secteur privé.

A ce titre, la CEP•L estime que notamment le Comité national de sûreté de l'aviation civile, au vu de sa composition, ne doit pas pouvoir consulter ces données personnelles dans le cadre de sa collaboration étroite avec la Direction de l'aviation civile en matière de sûreté de l'aviation civile.

En effet, selon le règlement grand-ducal modifié du 26 octobre 2001 déterminant les attributions, la composition et le mode de fonctionnement du comité national de sûreté de l'aviation civile, le comité se compose de membres effectifs et suppléants représentant:

- le Ministère d'Etat,
- le Ministère de la Justice,
- le Ministère des Transports,
- la Direction de l'Aviation Civile,
- l'Administration de l'Aéroport,
- la Police Grand-Ducale,
- l'Administration des Douanes et Accises.

En outre, le comité peut s'adjoindre au cas par cas des représentants de sociétés ou d'organismes en fonction des thématiques traitées.

Le comité peut également s'adjoindre des experts auxquels il peut confier des missions ponctuelles d'information et de consultation.

La décision de s'adjoindre des représentants d'autres sociétés ou d'organismes ainsi que des experts est prise souverainement par le président, sur proposition des membres effectifs et suppléants.

*

3. MODIFICATION 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 (Article III du projet de loi)

38. Le projet désigne la Police grand-ducale comme 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. **(Article III 1° du projet de loi – nouvel alinéa 1 de l'article 1er de la loi modifiée de 2002)**

De ce fait, 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.

Le projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux conditions de sûreté y applicables faisant l'objet d'un avis séparé de la CEP•L poursuit cette finalité.

39. Le projet vise enfin 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. **(Article III 3° du projet de loi – nouvel article 2bis de la loi modifiée de 2002)**

La CEP•L salue l'institution d'un tel comité et juge indispensable une coordination au niveau de l'exploitation de l'aéroport. La CEP•L souligne toutefois que les personnels de Lux-Airport et de l'ANA devraient également y être associés. De même, la Direction de l'aviation civile devrait aussi être impliquée.

*

4. REPRESENTATION DES SALAIRES AU SEIN DE LUX-AIRPORT S.A.

La Chambre des employés privés profite du présent projet pour relever une non-application des dispositions légales relatives à la représentation des salariés au sein des sociétés anonymes à l'encontre du personnel de Lux-Airport.

Selon l'article L.426-1 du Code du travail, les entreprises établies au Luxembourg, qui ont la forme d'une société anonyme, et qui bénéficient d'une participation financière étatique de 25%

au moins ou d'une concession de l'Etat portant sur leur activité principale, doivent prévoir des représentations salariales au sein de leur conseil d'administration.

Ce même article renvoie à un règlement grand-ducal pour désigner les sociétés remplissant ces critères. Un règlement grand-ducal du 11 août 1974 désigne ainsi CEGEDEL, LUXAIR, CLT et SES.

Comme l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg détient 499 actions de Lux-Airport SA et la Société de Promotion et de Développement de l'Aéroport de Luxembourg s.à.r.l. détient une action, le personnel de Lux-Airport S.A. doit être représenté au sein de son conseil d'administration.

La CEP•L demande donc qu'un règlement grand-ducal soit pris dans les meilleurs délais afin de combler cette lacune.

*

5. ERREURS MATERIELLES

5.1. Modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne (Article I du projet de loi)

40. Art.13^{ter}

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

41. Art. 14^{bis}

„(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:

[...]

c. n'assure pas le maintien de la *stérilité* sécurité de l'aéronef jusqu'à l'embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation du départ; [...]"

42. Article 28^{bis}

„Le procureur d'Etat peut *requérir* enjoindre aux 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 ...“

43. Article 39^{bis}

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* , quand elles entrent dans les zones à accès réglementé voire les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire.

44. Article 42 (2)

„[...] aucune action relative à des rapports de droit *de du* 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.“

45. Article 43 (4) incomplet

5.2. Modification de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile (Article II du projet de loi)

46. Art. 15. Programmes et plans relatifs à la sûreté de l'aviation civile

(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 **de** répondre aux exigences en matière de sûreté aérienne et à **de** réagir aux actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile.

*

47. Sous réserve des remarques ci-avant formulées, la CEP•L marque son accord au projet de loi susvisé.

Luxembourg, le 4 octobre 2007

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING