

N° 57427

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(6.12.2007)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé par Monsieur le Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil le 28 juin 2007.

L'avis du Conseil d'Etat a été rendu le 3 juillet 2007.

L'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics est daté au 3 juillet 2007.

L'avis de la Chambre des Employés privés et celui de la Chambre de Commerce sont intervenus le 4 octobre 2007.

Au cours de sa réunion du 27 septembre 2007, la Commission des Transports a nommé M. Roland Schreiner rapporteur du projet de loi sous rubrique et a procédé à l'examen du projet de loi. Dans cette même réunion la commission a analysé l'avis du Conseil d'Etat et a adopté quatre amendements parlementaires.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat a été rendu le 27 novembre 2007.

Lors de sa réunion du 6 décembre 2007, la commission a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et a adopté le présent rapport.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

L'objectif majeur affiché par le projet de loi consiste à adapter le cadre légal de l'Administration de l'aéroport aux exigences communautaires telles qu'elles résultent du paquet législatif dit du „ciel unique européen“ qui a été adopté en mars 2004 afin notamment de garantir le respect des exigences communes pour une fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne au Luxembourg.

A cet égard, il a été jugé opportun de regrouper au sein d'un seul projet de loi l'ensemble des dispositions afférentes à la transposition de ce paquet législatif, et en particulier tous les amendements à la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'aéroport. Par ailleurs, il a été veillé à ce que les dispositions du projet de loi en question n'interfèrent pas avec les dispositions prévues au projet de loi 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 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.

L'initiative du „ciel unique européen“ a pour objectif l'amélioration et le renforcement de la sécurité, la restructuration de l'espace aérien européen en fonction des flux de trafic aérien, la création de capacités supplémentaires et l'augmentation de l'efficacité globale.

Le „ciel unique européen“ se compose de quatre règlements de base, à savoir:

- le règlement (CE) No 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen („règlement-cadre“);
- le règlement (CE) No 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen („règlement sur la fourniture de services“);
- le règlement (CE) No 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen („règlement sur l'espace aérien“);
- le règlement (CE) No 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien („règlement sur l'interopérabilité“).

Il repose sur une séparation claire entre les prestataires de services de navigation aérienne et l'autorité de surveillance nationale.

Le projet de loi tient également compte de la décision du Conseil de Gouvernement du 11 juin 2004 d'opérer un départage clair entre le rôle de régulateur et de superviseur, d'un côté, et celui de prestataire de service, d'un autre côté, et d'ajuster la répartition des responsabilités entre la Direction de l'aviation civile et la future Administration de la navigation aérienne en conséquence.

La Chambre des Députés, par une motion adoptée le 1er mars 2006, s'est ralliée à cette position en „confirmant le Gouvernement dans sa volonté de veiller dans le domaine de l'aviation civile à une distinction nette entre les fonctions normatives et de contrôle, d'une part, et celles relatives aux prestations de service, d'autre part (...)“.

Les services de navigation aérienne devront être soumis à une certification par la Direction de l'aviation civile, en tant qu'autorité de surveillance nationale („NSA“). Le règlement sur la fourniture de services impose des contraintes de transparence comptable et de tarification au prestataire de services de navigation aérienne que l'actuelle Administration de l'aéroport doit respecter afin de pouvoir être certifiée par la Direction de l'aviation civile.

L'Etat désigne la nouvelle Administration de la navigation aérienne comme prestataire intégré et exclusif de services de navigation aérienne terminaux à l'aéroport de Luxembourg. Suite à une large consultation qui avait eu lieu avec les partenaires sociaux et la Commission européenne, le Conseil de Gouvernement s'est prononcé le 1er décembre 2006 en faveur de l'organisation de l'actuelle Administration de l'aéroport sous forme de service de l'Etat à gestion séparée afin de répondre aux exigences communautaires en matière comptable et financière.

Il convient d'énumérer parmi les exigences comptables celles de ventiler dans la comptabilité interne les coûts et les revenus correspondants aux services de navigation aérienne, de soumettre les comptes

à des audits réguliers, de publier des comptes financiers, de publier un rapport annuel et de tenir des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne.

Le système de tarification des services de navigation aérienne à mettre en place implique que le prestataire de services de navigation aérienne doit se financer par des redevances à payer par les usagers.

Le système de la tarification des coûts est fortement encadré. Ainsi, le coût des différents services de navigation aérienne doit être fixé séparément pour chaque service, les subventions croisées entre services de navigation aérienne ne sont justifiées que pour des raisons objectives et la transparence de l'assiette des coûts doit être assurée.

Le règlement (CE) 1794/2006 du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne fixe en détail les modalités du système de tarification des services de navigation aérienne.

Les standards imposés aux prestataires de services de navigation aérienne par le règlement (CE) 2096/2005 du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne exigent une réorganisation structurelle et opérationnelle de l'actuelle Administration de l'aéroport pour l'amélioration de son efficacité globale et le respect des objectifs qu'il doit se fixer.

Il incombe ainsi au prestataire de services de navigation aérienne d'établir un plan d'entreprise pour une période d'au moins cinq ans fixant notamment des objectifs de performance ainsi qu'un plan annuel précisant notamment la situation financière du prestataire de services à court terme ainsi que les indicateurs de performance.

Parallèlement, le prestataire de services de navigation aérienne devra mettre en place des systèmes de gestion de qualité et de sécurité respectueux des exigences européennes (Eurocontrol) et internationales (Organisation de l'Aviation civile internationale, ci-après „OACI“).

La Direction de l'aviation civile sera chargée du contrôle de l'application par le prestataire de services de la réglementation et des exigences communes du ciel unique européen. Elle devra émettre les certificats et prendre les mesures nécessaires et appropriées lorsque le prestataire de services de navigation aérienne certifié ne satisfait plus à ses obligations, pouvant aller jusqu'au retrait du certificat d'exploitation.

La loi en projet vise, d'une part, à départager clairement les missions de lux-Airport et celles de la future Administration de la navigation aérienne, et, d'autre part, à clarifier le rôle de la Direction de l'aviation civile qui assume les fonctions d'autorité nationale de surveillance pour la mise en œuvre du ciel unique européen.

La création d'un service de l'Etat à gestion séparée offre les garanties nécessaires en termes d'indépendance, de transparence et de responsabilité, à la fois pour le prestataire de services de navigation aérienne et pour l'autorité de surveillance nationale.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 3 juillet 2007, le Conseil d'Etat note que le projet de loi sous rubrique a pour objectif la création d'une Administration de la navigation aérienne en remplacement de l'Administration de l'aéroport créée par la loi modifiée du 26 juillet 1975 et qu'il procède à une adaptation du cadre légal aux exigences communautaires découlant d'un ensemble de quatre règlements communautaires connu sous la dénomination „ciel unique européen“.

Le Conseil d'Etat comprend qu'en raison des obligations communautaires les fonctions de surveillance soient séparées des fonctions de gestion, il ne suit pourtant pas l'approche choisie par les auteurs du projet de loi qui consiste à répartir la fonction de gestion de l'aéroport entre deux entités distinctes, à savoir une société de droit privé et une administration de l'Etat. Aux yeux du Conseil d'Etat, un regroupement de cette fonction au sein d'un établissement public aurait été préférable.

Concernant les observations du Conseil d'Etat quant aux différents articles, qui sont pour la plupart d'ordre rédactionnel, il est renvoyé au commentaire des articles ci-dessous.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics a rendu son avis le 3 juillet 2007. L'avis de la Chambre des Employés privés et celui de la Chambre de Commerce sont parvenus à la Chambre des Députés le 4 octobre 2007.

La Chambre de Commerce a approuvé le projet de loi sous rubrique et n'a pas formulé de remarques particulières.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics et la Chambre des Employés privés se sont montrées critiques face à certaines dispositions du projet de loi initial. En fait, ces critiques reflétaient surtout les préoccupations de la Représentation du Personnel de l'Administration de l'aéroport (RPAA) qui avait saisi la Commission des Transports d'une demande d'entrevue. Lors de sa réunion du 27 septembre 2007, la commission a décidé d'attendre le résultat d'une entrevue entre la RPAA et le Ministre des Transports avant de répondre à la demande de celle-ci et avant de transmettre des amendements au texte gouvernemental pour avis complémentaire au Conseil d'Etat. Etant donné que les amendements parlementaires et les modifications du projet de loi initial adoptés par la commission suite aux recommandations du Conseil d'Etat répondaient aux soucis de la RPAA, et partant à la plupart des remarques formulées par les chambres professionnelles, une entrevue subséquente de la RPAA et de la Commission des Transports s'avérait sans objet.

*

V. TRAVAUX EN COMMISSION

Lors de sa réunion du 27 septembre 2007, la Commission des Transports a examiné le projet de loi sous rubrique et l'avis du Conseil d'Etat du 3 juillet 2007.

Elle a décidé de se rallier aux observations rédactionnelles, voire purement techniques, émises par le Conseil d'Etat afin d'assurer la cohérence et la lisibilité du texte.

Au-delà de ces modifications purement techniques, elle retient la proposition du Conseil d'Etat d'insérer une disposition visant à arrêter l'organigramme de la future Administration de la navigation aérienne dans un règlement grand-ducal ad hoc au niveau de l'article 3. En reléguant au niveau d'un règlement grand-ducal l'énumération des services de l'administration ainsi que la détermination des missions leur revenant, elle tient compte à la fois des considérations de flexibilité organisationnelle dont avaient fait état les auteurs du projet de loi et des considérations de sécurité juridique inhérentes à tout projet de „loi organique“.

Au cours de cette même réunion, la commission propose l'introduction de quatre amendements. Ces amendements concernent les articles 6, paragraphe 2, l'article 8, le Chapitre 4 et son article 20, ainsi que l'article 23 nouveau. Pour le détail de ces amendements, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

VI. AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis complémentaire du 27 novembre 2007, le Conseil d'Etat constate que les amendements font suite, dans une large mesure, à ses propositions formulées dans son premier avis. Les amendements ne suscitent donc pas d'observation particulière de sa part, hormis une remarque d'ordre purement rédactionnel, dont la Commission des Transports tient compte.

*

VII. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Remarque préliminaire

De manière générale, la Commission des Transports a suivi les propositions d'ordre purement rédactionnel du Conseil d'Etat. Ces adaptations rédactionnelles ne feront dès lors pas nécessairement l'objet d'un commentaire spécifique.

Intitulé

Faisant suite à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a remplacé les points par des lettres et a supprimé la conjonction „et“ au dernier point.

Article 1er

Par cet article, l'Administration de l'Aéroport est renommée „Administration de la navigation aérienne“ afin d'afficher clairement sa mission première.

Article 2

Cet article précise les missions de l'Administration de la navigation aérienne. Ces différentes missions sont indiquées dans l'ordre de leur importance afin d'assurer un départage clair des compétences de l'Administration de la navigation aérienne par rapport à celles de lux-Airport. Cet article est à lire en parallèle avec l'article 14 (article 15 initial).

La commission a suivi la proposition du Conseil d'Etat de regrouper les points o.) et p.) du projet de loi initial sous un seul point o.).

Article 3

Cette disposition prévoit qu'un règlement grand-ducal réglera l'organisation interne de l'administration.

La commission a repris le libellé proposé par le Conseil d'Etat. Le texte gouvernemental prévoyait que l'administration élabore son organigramme. Vu que pareil texte confère aux différents services des attributions spécifiques, la Haute Corporation avait recommandé que cet organigramme fasse l'objet d'un règlement grand-ducal.

Article 4

L'article 4 vise à assurer à l'Administration de la navigation aérienne la marge de manoeuvre nécessaire afin de pouvoir remplir ses missions avec la plus haute efficacité et de lui permettre de concourir à la réalisation du „ciel unique européen“. Ainsi, ce dispositif permet à l'administration de recourir tant aux services d'autres prestataires de services qu'à des spécialistes étrangers ainsi que d'adhérer à des organisations nationales et internationales.

Article 5

Cet article oblige l'Administration de la navigation aérienne de fournir toutes les informations dont la Direction de l'aviation civile a besoin afin de remplir ses missions de contrôle et de supervision. Compte tenu de l'importante charge de travail supplémentaire occasionnée par le dépouillement des enregistrements lors d'enquêtes sur des incidents ou accidents, il appartient au directeur de l'administration d'en décider au cas par cas, sauf si la demande de ce faire émane de la part de la Direction de l'aviation civile.

Article 6

L'article 6 traite de la direction de l'Administration de la navigation aérienne.

La commission a suivi le Conseil d'Etat qui a proposé un nouveau libellé au premier et au troisième paragraphe.

En outre, dans un souci d'adapter les conditions d'études du directeur et du directeur adjoint à l'évolution de l'administration en question, la commission a tenu à remplacer le libellé du deuxième paragraphe de cet article.

En effet, les conditions d'études initialement prévues étaient très spécifiques, sans correspondre nécessairement aux exigences auxquelles devront répondre les candidats futurs à ces postes. La commission a constaté que l'administration est en voie d'évoluer vers un prestataire de services qui doit respecter des contraintes économiques, juridiques et financières qui lui sont imposées par les autorités nationales et européennes. A cela s'ajoute que l'Administration de la navigation aérienne devra rendre compte de ses décisions envers les opérateurs qui payeront les redevances d'approche. Partant, la commission a estimé opportun de permettre que dans le futur ces postes puissent également être occupés par des ayants une formation universitaire de type juridique, économique ou de gestion adaptée aux exigences du profil recherché.

Le Conseil d'Etat a approuvé ce premier amendement, tout en proposant de remplacer dans ce nouveau libellé du paragraphe 2, au deuxième tiret, le chiffre „4“ par le terme „quatre“. La Commission des Transports a tenu compte de cette remarque.

Article 7

Cet article met en place le cadre du personnel de l'Administration de la navigation aérienne.

Dans son avis, le Conseil d'Etat propose une nouvelle phrase introductive de l'article 7 et constate que le premier paragraphe „mélange dans une même énumération la carrière de l'attaché de gouvernement et celle de l'ingénieur. Alors que les deux carrières sont régies par des dispositions spécifiques, il convient d'en faire deux paragraphes distincts.“

La commission a procédé aux adaptations proposées par la Haute Corporation.

Article 8

Cet article précise le libellé de l'article 5, paragraphe II, de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport.

Constatant que le libellé initial de l'article 8 omettait de faire référence aux fonctionnaires de l'Etat qui pourraient agir pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne, la Commission des Transports a remplacé ce texte par une formulation permettant de recourir dans le futur également à ces agents de l'Etat.

En effet, outre des employés et des ouvriers de l'Administration des Ponts et Chaussées qui assurent déjà actuellement différentes missions de l'Administration de l'aéroport, notamment en matière de l'entretien et de la maintenance des pistes, des fonctionnaires de cette administration pourraient être amenés à agir pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne dans le cadre de la coopération existante entre ces deux administrations.

Le Conseil d'Etat approuve cet amendement.

Article 9

Tandis que le premier paragraphe de ce dispositif précise que la collation des titres prévus par l'article 6 paragraphe 3 ne modifie pas l'avancement en grade des fonctionnaires concernés, le deuxième paragraphe maintient une prime introduite par la loi du 27 juillet 1978 modifiant la loi du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport.

Article 10

Par analogie à d'autres administrations publiques, il est retenu par cet article que les conditions d'études, d'admission au stage, de nomination définitive et de promotion aux différentes fonctions de l'administration sont fixées par règlement grand-ducal.

Article 11

Cet article prévoit qu'un règlement grand-ducal déterminera les conditions de recrutement et plus particulièrement des examens médicaux. Il fixe en outre une limite d'âge pour les candidats aux missions de contrôle de la circulation aérienne, limite d'âge qui correspond à celle fixée par l'institut Eurocontrol. Cette limite d'âge s'applique également aux candidats aux services incendie et sauvetage, compte tenu de certaines astreintes physiques que ce travail comporte.

Article 12 du projet de loi initial (transféré)

Conformément aux recommandations du Conseil d'Etat, l'article 12 initial figure désormais au Titre IV – *Dispositions transitoires* (voir article 19 nouveau). Les articles suivants sont renumérotés en conséquence.

Articles 12 et 13 (articles 13 et 14 du projet de loi initial)

Ces deux articles consistent en des adaptations de texte qui s'imposent dans la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

Article 14 (article 15 du projet de loi initial)

A lire en parallèle avec les missions de l'Administration de la navigation aérienne énumérées à l'article 2, cet article vise à déterminer clairement la mission de lux-Airport qui est une mission générale d'exploitation technique et commerciale de l'aéroport.

Concentrer toutes les tâches qui ne sont pas spécifiquement réservées à l'Administration de la navigation aérienne dans les mains d'une seule entité gestionnaire doit servir à assurer une gestion optimisée et une valorisation de l'infrastructure aéroportuaire permettant de faire face à la concurrence entre aéroports limitrophes.

Article 15 (article 16 du projet de loi initial)

Cet article permet l'établissement par voie de règlement grand-ducal de règles de police particulières pour l'aéroport afin de combler un vide juridique dans le domaine de l'aviation civile. Il s'agira plus particulièrement de règles concernant la conduite de véhicules à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire.

Articles 16 et 17 (articles 17 et 18 du projet de loi initial)

Cet article est à lire conjointement avec l'article subséquent. Les modifications apportées à la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée ont pour objet d'exclure toute ambiguïté en ce qui concerne la définition de l'entité gestionnaire de l'aéroport.

Article 18 (article 19 du projet de loi initial)

Cet article apporte une précision quant au rôle de la Direction de l'aviation civile dans le contexte de la mise en oeuvre du ciel unique européen.

Article 19 (article 12 du projet de loi initial)

Cet article permet l'engagement de cinq ingénieurs techniciens par dérogation au nombre maximal fixé dans la loi budgétaire. La disposition s'explique par la nécessité de pouvoir disposer rapidement des effectifs permettant d'exécuter les tâches imposées par la réglementation européenne dans le domaine CNS (Communication, Navigation et Surveillance).

Tant par le transfert de cette disposition de l'ancien article 12 que par le remplacement du terme „ministre“ par le nom de l'administration concernée, la commission a tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat.

Article 20 du projet de loi initial (supprimé)

Cet article prévoyait la constitution de l'Administration de la navigation aérienne comme service de l'Etat à gestion séparée dépendant du Ministère des Transports. En outre, le recrutement de deux spécialistes pour assurer certaines tâches prescrites par les textes communautaires était également prévu via une modification du budget des recettes et des dépenses de l'Etat.

Par un amendement, la Commission des Transports a proposé de supprimer le Chapitre 4 et son article 20 au vu du fait qu'il est souhaitable que la constitution du service de l'Etat à gestion séparée „Administration de la navigation aérienne“ prendra effet à partir du 1er janvier 2008. En effet, les crédits budgétaires nécessaires au fonctionnement dudit service de l'Etat à gestion séparée et les deux postes des employés de la carrière supérieure de nationalité étrangère sont prévus dans la loi budgétaire pour l'exercice 2008. Le libellé de la présente loi en projet et la numérotation des articles subséquents s'en trouvent modifiés en conséquence.

Article 20 (article 21 du projet de loi initial)

Cette disposition prévoit l'avancement en grade du directeur adjoint actuel de l'administration en question, une année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 21 (article 22 du projet de loi initial)

L'article 21 a pour objet de maintenir en vigueur les textes législatifs et réglementaires pris en exécution de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'aéroport – à l'exception, bien évidemment, d'éventuels amendements ultérieurs. A cette fin les références faites à l'Administration de l'aéroport sont adaptées au nouveau nom retenu au premier article.

Article 22

Cet article permet le recours à un intitulé abrégé et résulte d'une proposition afférente du Conseil d'Etat.

Article 23

L'article 23 fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi et est à voir dans le contexte de la suppression de l'article 20 du texte gouvernemental.

Article 24 (article 23 du projet de loi initial)

Sans observation.

*

VIII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

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;
- c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport

TITRE Ier

Dispositions générales

Art. 1er. Il est créé une Administration de la navigation aérienne, dénommée ci-après „administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions et dénommé ci-après le „ministre“.

Art. 2. L'administration a pour mission:

- a.) d'assurer la gestion du trafic aérien (ATM) dans l'espace aérien luxembourgeois et dans l'espace aérien limitrophe pour lequel des délégations de services ont été établies par les centres de contrôle aérien compétents. La gestion du trafic aérien (ATM) comprend les services de la circulation aérienne (ATS), de la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM). Le terme générique ATS désigne le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne et le service du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le terme générique ATC désigne le service du contrôle régional, le service du contrôle d'approche respectivement le service du contrôle d'aérodrome;
- b.) d'assurer le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne;
- c.) d'assurer une couverture adéquate de radionavigation, de guidage radar et de communications aéronautiques pour l'espace aérien à gérer, ainsi que d'exploiter et d'entretenir ces installations;

- d.) de développer et de mettre en œuvre un programme de gestion de la sécurité et de la qualité;
- e.) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- f.) d'empêcher les abordages entre aéronefs;
- g.) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire;
- h.) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- i.) d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenu à l'aéroport de Luxembourg et ses abords immédiats;
- j.) de fournir des informations aéronautiques, d'effectuer les opérations préliminaires de départ et les formalités d'arrivée des aéronefs;
- k.) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
- l.) de fournir une assistance météorologique à la navigation aérienne, de gérer et d'assurer la diffusion des données climatologiques et de fournir les services incombant à la météorologie nationale;
- m.) d'assurer le respect des trajectoires des aéronefs et le mesurage du bruit;
- n.) d'assurer l'exploitation et le traitement d'un système d'enregistrement des télécommunications aéronautiques dans la bande des fréquences aéronautiques, les communications téléphoniques et les images radar;
- o.) d'assurer l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation, des zones vertes ainsi que du balisage lumineux;
- p.) d'assurer l'archivage et le traitement des données en relation avec toutes les missions énumérées ci-dessus, ainsi que la facturation des services rémunérateurs prestés;
- q.) d'assurer la gestion du réseau informatique;
- r.) d'assurer la distribution en énergie électrique des installations de l'administration;
- s.) de fournir à la Direction de l'aviation civile et à l'organisme désigné à l'article 2 de 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, toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

Art. 3. Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne de l'administration et détermine les attributions dévolues aux différents services.

Art. 4. (1) En vue de l'exécution de ses missions, l'administration peut conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services de navigation aérienne d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ainsi qu'adhérer à des organisations nationales ou internationales.

(2) Dans la mesure où l'administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues à l'article 2 ci-dessus, le directeur peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts étrangers ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer au chef de ces prestations.

Art. 5. L'administration doit fournir à la Direction de l'aviation civile toutes les informations lui permettant un contrôle adéquat de l'application de la réglementation nationale et internationale.

Sans préjudice du paragraphe précédent, le dépouillement des enregistrements comprenant les fixations écrites des enregistrements parlés et cartographiques des enregistrements radar, prévus à l'article 2.n) ci-dessus, est autorisé au cas par cas par le directeur de l'administration.

TITRE II

Personnel

Art. 6. (1) L'administration est placée sous l'autorité d'un directeur, qui dirige, coordonne et surveille les activités des différents services. Il représente l'administration dans ses relations avec les autorités et le public.

Un directeur adjoint assiste le directeur dans l'accomplissement de ses missions et le remplace en cas d'absence.

(2) Le directeur et le directeur adjoint doivent être titulaires:

- soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent par le ministre ayant dans ses attributions la Fonction publique, et d'un titre d'ingénieur dans une spécialité en rapport avec la mission de l'administration, délivré par un établissement d'enseignement supérieur après un cycle complet d'études sur place de quatre années au moins. Le diplôme d'ingénieur doit être inscrit au registre des titres étrangers prévu par la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.
- soit d'un diplôme universitaire luxembourgeois ou étranger portant sur un cycle d'études de niveau universitaire d'au moins quatre années correspondant à la formation exigée pour le poste sollicité.

(3) La gestion des différents services prévus par l'organisation interne est assurée par un chef de service, assisté, en cas de besoin, par un chef de service adjoint, désignés par le directeur.

Les chefs de service soumettent annuellement au directeur un rapport d'activité et un projet de programme pour l'année suivante.

Art. 7. Le cadre de l'administration comprend, en dehors du directeur et du directeur adjoint, les emplois et fonctions ci-après:

- (1) Dans la carrière supérieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:
 - carrière de l'attaché de gouvernement:
 - des conseillers de direction première classe
 - des conseillers de direction
 - des conseillers de direction adjoints
 - des attachés de gouvernement 1er en rang
 - des attachés de gouvernement
 - des stagiaires ayant le titre d'attachés d'administration
- (2) Dans la carrière supérieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:
 - carrière de l'ingénieur:
 - des ingénieurs première classe
 - des ingénieurs-chefs de division
 - des ingénieurs principaux
 - des ingénieurs-inspecteurs
 - des ingénieurs
 - des stagiaires ayant le titre d'ingénieur stagiaire
- (3) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:
 - carrière du technicien diplômé:
 - des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang
 - des inspecteurs techniques principaux

- des inspecteurs techniques
- des chefs de bureau techniques
- des chefs de bureau techniques adjoints
- des techniciens principaux
- des techniciens diplômés
- des techniciens diplômés stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (4) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

carrière de l'ingénieur technicien:

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs
- des ingénieurs techniciens principaux
- des ingénieurs techniciens
- des ingénieurs techniciens stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle d'ingénieur technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (5) Dans la carrière moyenne de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

carrière du rédacteur:

- des inspecteurs principaux 1ers en rang
- des inspecteurs principaux
- des inspecteurs
- des chefs de bureau
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs
- des rédacteurs stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (6) Dans la carrière inférieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 4:

carrière de l'expéditionnaire administratif:

- des premiers commis principaux
- des commis principaux
- des commis
- des commis adjoints

- des expéditionnaires
- des expéditionnaires stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de commis adjoint est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (7) Dans la carrière inférieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 4:

carrière de l'expéditionnaire technique:

- des premiers commis techniques principaux
- des commis techniques principaux
- des commis techniques
- des commis techniques adjoints
- des expéditionnaires techniques
- des expéditionnaires techniques stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de commis technique adjoint est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

- (8) Dans la carrière inférieure de l'administration, grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 3:

carrière de l'artisan:

- des artisans dirigeants
- des 1ers artisans principaux
- des artisans principaux
- des premiers artisans
- des artisans
- des artisans stagiaires

La promotion aux fonctions supérieures à celle de premier artisan est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

Art. 8. L'administration pourra recourir aux services de fonctionnaires, d'employés et d'ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires disponibles.

Art. 9. La collation des titres de chef de service et chef de service adjoint prévus à l'article 6 sub (3) ne modifient pas le rang des fonctionnaires.

Les artisans et ouvriers affectés aux permanences des missions d'incendie et de sauvetage bénéficient d'une prime de 10 points.

Art. 10. Sans préjudice des règles générales relatives au statut des fonctionnaires, les conditions d'études, d'admission au stage, de nomination définitive et de promotion aux fonctions prévues à l'article 7 de la présente loi sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 11. (1) Un règlement grand-ducal fixe les modalités des examens médicaux propres à l'administration et les autres conditions de recrutement.

(2) La limite d'âge pour les candidats aux fonctions du service incendie et sauvetage ainsi que du service du contrôle de la circulation aérienne est fixée à vingt-sept ans.

TITRE III

Dispositions modificatives**Chapitre 1: Modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat**

Art. 12. L'article 22 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifié comme suit:

- à la section II sub 16° la mention „le directeur de l'administration de l'aéroport“ est supprimée;
- à la section IV sub 8°, derrière la mention „directeur adjoint de l'administration de l'Environnement“ est ajoutée la mention „directeur adjoint de l'administration de la navigation aérienne“;
- à la section IV sub 9° la mention „directeur de l'aéroport“ est remplacée par „directeur de l'administration de la navigation aérienne“.

Art. 13. L'annexe A – Classification des fonctions – tableau I „Administration générale“ est modifiée et complétée comme suit:

- au grade 14, est supprimée la mention „Administration de l'Aéroport – directeur adjoint.“;
- au grade 16, est supprimée la mention „Administration de l'Aéroport – directeur“;
- au grade 16 est ajoutée la mention „Administration de la navigation aérienne – directeur adjoint.“;
- au grade 17, est ajoutée la mention „Administration de la navigation aérienne – directeur“.

L'annexe D – Détermination – tableau I „Administration générale“ est modifiée et complétée comme suit:

- l'inscription au grade 14, grade de computation de la bonification d'ancienneté 12, de la fonction „directeur adjoint de l'Aéroport“ est supprimée et remplacée par l'inscription au grade 16, grade de computation de la bonification d'ancienneté 12, de la fonction „directeur adjoint de l'Administration de la navigation aérienne“;
- l'inscription au grade 16, grade de computation de la bonification d'ancienneté 12, de la fonction „directeur de l'Aéroport“ est supprimée et remplacée par l'inscription au grade 17, grade de computation de la bonification d'ancienneté 12, de la fonction „directeur de l'Administration de la navigation aérienne“.

Chapitre 2: Modification de 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. 14. Un huitième tiret est ajouté à l'article 2, paragraphe 2 de 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:

- „– l'exploitation technique et commerciale de l'aérodrome, sans préjudice des missions dévolues à l'Administration de la navigation aérienne.“

Art. 15. Un nouveau paragraphe est ajouté à l'article 2 de 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:

- „Un règlement grand-ducal règle la police de l'aéroport et de ses dépendances.“

Chapitre 3: 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

Art. 16. La définition sous c) de l'article 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile est remplacée par le texte suivant:

„c) „Entité gestionnaire“: l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police, l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport du Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, en ce qui concerne l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires.“

Art. 17. A l'article 17, paragraphe 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 tiret libellé

„- d'assurer, en tant qu'entité gestionnaire la coordination et le contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport“

est remplacé par le texte suivant:

„- d'assurer, en tant qu'autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire, la mission de contrôle des activités des différents prestataires de services présents sur l'aéroport.“

Art. 18. A l'article 18, paragraphe 3, le tiret libellé:

„de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l'aviation civile“

est remplacé par le texte suivant:

„- d'assurer, en tant qu'autorité de surveillance nationale indépendante des prestataires de services de navigation aérienne, la certification et la supervision continue des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que des contrôleurs aériens.“

TITRE IV

Dispositions transitoires

Art. 19. L'administration est autorisée à procéder, par dérogation à l'article 16 de la loi du 22 décembre 2006 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi aux engagements supplémentaires de cinq ingénieurs techniciens.

Art. 20. Le fonctionnaire exerçant, à la veille de l'entrée en vigueur de la présente loi, les fonctions de directeur adjoint de l'Administration de l'Aéroport bénéficiera d'un avancement au grade 16 de sa carrière une année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

TITRE V

Dispositions finales

Art. 21. Dans tous les textes de loi et de règlement, la référence à l'administration de l'Aéroport s'entend comme référence à l'Administration de la navigation aérienne, telle qu'elle est organisée par la présente loi. De même, dans ces textes, la référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de l'Aéroport s'entend comme référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration de la navigation aérienne.

Art. 22. La référence ultérieure à la présente loi pourra se faire en employant l'intitulé abrégé: „Loi du ... portant création de l'Administration de la navigation aérienne“.

Art. 23. La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2008.

TITRE VI

Dispositions abrogatoires

Art. 24. Est abrogée la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport.

Luxembourg, le 6 décembre 2007

Le Président-Rapporteur,
Roland SCHREINER

