

## N° 5713

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité dans les aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires**

\* \* \*

*(Dépôt: le 16.4.2007)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (28.3.2007).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs et commentaire des articles.....	6
4) Tableau de correspondance.....	11
5) Fiche financière sommaire.....	12

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*— Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

Palais de Luxembourg, le 28 mars 2007

*Le Ministre des Transports,*  
Lucien LUX

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### Chapitre I – *Champ d'application et définitions*

**Art. 1er.**– Les dispositions de la présente loi sont applicables à tous les aéronefs de pays tiers atterrissant au Grand-Duché de Luxembourg.

Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, la présente loi ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat ni aux aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 5.700 kg n'effectuant pas de transport aérien commercial.

La présente loi s'applique sans préjudice du droit des autorités de l'aviation civile luxembourgeoise de procéder à des inspections qui ne sont pas couvertes par les termes de cette loi et d'immobiliser au sol, d'interdire ou de soumettre à des conditions les aéronefs atterrissant au Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux règles applicables.

**Art. 2.**– Aux fins de l'application de la présente loi, on entend par:

- (1) *Immobilisation au sol*: l'interdiction formelle pour un aéronef de quitter un aéroport assortie, au besoin, des mesures appropriées pour l'en empêcher;
- (2) *Normes de sécurité internationales*: les normes de sécurité contenues dans la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, dénommée ci-après „Convention de Chicago“, ainsi que dans ses annexes, telles qu'en vigueur au moment de l'inspection;
- (3) *Inspection au sol*: l'examen des aéronefs étrangers mené conformément à l'annexe II de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, ci-après dénommée „directive SAFA“;
- (4) *Aéronef de pays tiers*: un aéronef utilisé ou exploité sous le contrôle d'un organisme autre que l'autorité compétente d'un Etat membre;
- (5) *Liste communautaire*: liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté selon le règlement (CE) No 2111/2005 du Parlement et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE.

### Chapitre II – *Autorité compétente et collecte d'informations*

**Art. 3.**– La Direction de l'Aviation Civile, dénommée ci-après „la Direction“, est l'autorité compétente chargée de la mise en oeuvre des dispositions de la présente loi.

**Art. 4.**– La Direction collecte pour chaque exploitant d'aéronefs d'un pays tiers muni des droits de trafic requis au Grand-Duché de Luxembourg ou autorisé à atterrir à l'aéroport de Luxembourg les informations suivantes:

- a) les informations générales sur l'exploitant telles que:
  - les coordonnées et la structure interne de l'opérateur;
  - la constitution de la flotte;
  - les limitations opérationnelles et les équipements des aéronefs de la flotte;
  - le standard de qualification des équipages;
  - la documentation et les procédures utilisées;
  - la liste des organismes en charge de la maintenance des aéronefs de la flotte et les détails de leurs agréments;
- b) les informations de sécurité importantes qui sont accessibles notamment par le biais:
  - des rapports des pilotes;
  - des rapports des organismes de maintenance;
  - des rapports d'incidents;

- d'autres organismes indépendants de la Direction de l'Aviation Civile;
  - des plaintes;
- c) les informations concernant les mesures immédiates arrêtées à la suite d'une inspection au sol, telles que:
- l'immobilisation au sol de l'aéronef;
  - l'interdiction pour l'aéronef ou pour l'exploitant d'opérer au Grand-Duché de Luxembourg;
  - les rectifications requises;
  - les contacts pris avec l'autorité compétente de l'exploitant ou de l'immatriculation de l'aéronef;
- d) les informations de suivi concernant l'exploitant, telles que:
- les rectifications apportées;
  - la récurrence d'anomalies.

Les informations susmentionnées sont consignées sur le formulaire de rapport type contenant les éléments énumérés dans le spécimen figurant à l'annexe I de la directive SAFA.

### **Chapitre III – Inspection au sol**

**Art. 5.–** La Direction instaure des procédures permettant de soumettre à une inspection au sol les aéronefs des pays tiers dans les cas de figure suivants:

- il a été reporté que l'aéronef était mal entretenu ou présentait d'évidents défauts ou avaries;
- il a été signalé que l'aéronef manoeuvrait de manière anormale depuis son entrée dans l'espace aérien luxembourgeois, donnant ainsi lieu à de sérieuses inquiétudes sur le plan de la sécurité;
- il n'est pas établi que des non-conformités envers les normes de sécurité internationales relevées sur l'aéronef lors de précédentes inspections au sol ont été rectifiées;
- il est établi que les autorités compétentes du pays d'immatriculation de l'aéronef ne procèdent pas toujours aux vérifications de sécurité nécessaires;
- il n'est pas établi, selon les informations recueillies conformément à l'article 4, que l'exploitant respecte les normes de sécurité internationales;
- des non-conformités envers les normes de sécurité internationales ont été relevées lors d'une précédente inspection au sol sur un autre aéronef dudit exploitant.

**Art. 6.–** Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la Direction peut également procéder à des inspections au sol selon une procédure de sondage en l'absence de soupçons particuliers, à condition que cette procédure soit appliquée de manière non discriminatoire et qu'elle soit conforme au droit communautaire.

**Art. 7.–** L'inspection au sol est exécutée conformément à la procédure décrite à l'annexe II de la directive SAFA et ses résultats sont consignés sur un formulaire de rapport d'inspection au sol contenant au moins les éléments énumérés dans le spécimen figurant à l'annexe II de la directive SAFA.

A l'issue de l'inspection au sol, le commandant de l'aéronef ou un représentant de l'exploitant de l'aéronef est informé des conclusions de l'inspection au sol et le rapport est adressé à l'exploitant et aux autorités compétentes concernées si des non-conformités importantes ont été constatées.

Des procédures d'inspections détaillées ainsi que la classification des non-conformités seront définies par règlement grand-ducal.

**Art. 8.–** La Direction doit veiller à la bonne exécution des inspections au sol appropriées et des autres mesures de surveillance requises telles que visées à l'article 8, paragraphe 3 de la directive SAFA.

**Art. 9.–** La Direction établit en début de chaque année un plan annuel des inspections au sol à réaliser en attachant une attention particulière aux dispositions des articles 5 et 6 de la présente loi.

#### **Chapitre IV – Organisme de contrôle**

**Art. 10.–** (1) Dans la mesure où la Direction ne dispose pas de spécialistes en nombre et en qualité suffisants pour pouvoir procéder aux inspections au sol, le directeur de l'aviation civile peut confier à un organisme établi dans l'Union Européenne les inspections au sol visées aux articles 5 et 6 et cadrant avec le plan annuel des inspections décrit à l'article 9, à condition que cet organisme satisfasse aux critères énoncés à l'annexe I de la présente loi qui en fait partie intégrante et que le recours à cet organisme se fasse conformément aux prescriptions de l'article 18.1 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

(2) L'accréditation par une autorité nationale d'accréditation et de surveillance établie dans l'Union européenne comme organisme d'inspection pour l'exécution des inspections au sol fait preuve de satisfaction aux critères énoncés à l'annexe I relatifs à l'indépendance, l'intégrité, la confidentialité, les moyens, les formations et la compétence technique. Les critères de l'annexe I qui ne sont pas couverts par l'accréditation seront à faire auditer par une autorité nationale d'accréditation et de surveillance et feront l'objet d'un rapport à part à remettre à la Direction pour décision.

#### **Chapitre V – Echange, protection et diffusion d'informations**

**Art. 11.–** La Direction procède à un échange d'informations avec les autorités compétentes des autres Etats Membres. Ces informations comprennent, à la demande d'une autorité compétente, le nombre des inspections au sol exécutées, avec une indication, par année civile, du nombre des mouvements d'aéronefs des pays tiers à l'Aéroport de Luxembourg.

Tous les rapports types visés à l'article 4 et les rapports d'inspection au sol visés à l'article 7 sont transmis sans tarder à la Commission européenne et, à leur demande, aux autorités compétentes des Etats Membres ainsi qu'à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA).

Lorsqu'un rapport type révèle l'existence d'un risque potentiel pour la sécurité ou qu'un rapport d'inspection au sol indique qu'un aéronef n'est pas conforme aux normes de sécurité internationales et qu'il peut présenter un risque potentiel pour la sécurité, la Direction communique sans tarder le rapport à chaque autorité compétente des Etats membres et à la Commission européenne.

**Art. 12.–** La Direction doit prendre les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations recueillies en vertu de l'article 11.

Lorsque des informations relatives aux non-conformités d'un aéronef sont fournies volontairement, les rapports d'inspection au sol visés à l'article 7 sont désidentifiés et dépersonnalisés par la Direction quant à la source de ces informations.

#### **Chapitre VI – Immobilisation au sol d'un aéronef**

**Art. 13.–** Lorsque, à l'évidence, l'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales constatée sur un aéronef lors d'une inspection au sol constitue un risque majeur pour la sécurité du vol, des mesures doivent être prises par l'exploitant de l'aéronef pour rectifier les anomalies avant le départ du vol.

Si la Direction n'a pas l'assurance que des travaux de rectification seront réalisés avant le vol, elle immobilise l'appareil jusqu'à l'élimination du risque et en informe immédiatement les autorités compétentes de l'exploitant concerné et de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

La Direction notifie la décision d'immobilisation à l'Administration de l'Aéroport et à la Police Grand-Ducale.

La décision prise par un exploitant de soustraire un de ces aéronefs à une inspection au sol sans justification valable équivaut à une constatation d'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales entraînant de plein droit une immobilisation de l'aéronef.

**Art. 14.–** La Direction peut prescrire, en coordination avec l'Etat responsable de l'exploitation de l'aéronef concerné ou avec l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, les conditions nécessaires dans les-

quelles l'aéronef peut être autorisé à voler jusqu'à un aéroport où les anomalies peuvent être rectifiées. Si les anomalies affectent la validité du certificat de navigabilité de l'aéronef, l'immobilisation ne peut être levée que si l'exploitant obtient la permission de l'Etat ou des Etats qui seront survolés par ce vol.

**Art. 15.**– L'immobilisation d'un appareil peut être levée si la Direction dispose de toutes les garanties nécessaires que des travaux de rectification ont été réalisés dans le sens indiqué et qu'il ne persiste plus de risques significatifs pour la sécurité du vol.

## **Chapitre VII – Dispositions finales**

**Art. 16.**– Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur 3 jours après leur publication.

**Art. 17.**– Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution de la présente loi qui sera publiée au Mémorial.

\*

### ANNEXE

#### **I. CRITERES MINIMAUX POUR LES ORGANISMES DE CONTROLE**

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les inspections au sol ne peuvent être ni l'exploitant, ni le propriétaire, ni le fabricant, ni le revendeur de l'aéronef qu'ils contrôlent, ni le mandataire de l'une de ces personnes. Ils ne peuvent pas intervenir ni directement, ni comme mandataires dans la conception, la fabrication, la commercialisation ou l'entretien de cet aéronef, ni représenter les personnes engagées dans ces activités. Ceci n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.

2. L'organisme et le personnel chargé de l'inspection au sol doivent exécuter les opérations d'évaluation et de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique, et ils doivent être libres de toutes pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur travail, et en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressées par les résultats des vérifications.

3. L'organisme doit disposer du personnel et des moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des inspections et vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.

4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:

- une bonne formation technique et professionnelle,
- une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives à l'évaluation de la documentation technique,
- une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
- l'aptitude requise pour rédiger les rapports nécessaires pour établir l'exécution des inspections.

5. L'indépendance du personnel chargé des inspections au sol doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit pas être en fonction ni du nombre des contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.

6. L'organisme doit souscrire à une assurance couvrant sa responsabilité civile à moins que cette responsabilité soit couverte par l'Etat sur la base du droit national ou que les contrôles soient effectués directement par la Direction de l'Aviation Civile.

7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard de la Direction de l'Aviation Civile) dans le cadre de la présente loi ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

### CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans la stratégie communautaire visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile dans la Communauté. Il introduit dans la législation nationale les règles et les procédures harmonisées inhérentes aux inspections au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant à l'aéroport de Luxembourg.

Les dispositions matérielles sont tirées de la directive (CE) No 2004/36 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires [Journal officiel L 143/76 du 30 avril 2004] amendée à son tour par le règlement (CE) No 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire de transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive (CE) No 2004/36 [Journal officiel L 344/15 du 27 décembre 2005].

L'acronyme SAFA dont est généralement désignée la directive (CE) No 2004/36 provient du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers „*Safety Assessment of Foreign Aircraft*“ mis en place en 1996 par la Conférence européenne de l'aviation civile et dont la gestion initiale avait été confiée aux Autorités conjointes de l'Aviation civile (*Joint Aviation Authorities – JAA*). La mission des JAA englobait en particulier la gestion de la base de données centralisée alimentée par les résultats d'inspections diligentées par les Etats européens sur une base purement volontaire.

Avec l'entrée sur scène de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et le récent élargissement de ses compétences, les tâches dévolues aux JAA ont été transférées à l'EASA dans un souci de renforcer le cadre institutionnel chargé de collecter et d'échanger les informations fournies par les Etats membres relatives à la sécurité des aéronefs des Etats tiers. Le transfert de compétences susmentionné a été formalisé par le biais du règlement (CE) No 768/2006 de la Commission du 19 mai 2006 mettant en oeuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs empruntant les aéroports communautaires et à la gestion du système d'information [Journal officiel L 134/16 du 20 mai 2006].

La directive SAFA instaure l'obligation aux Etats membres de mettre en place un mécanisme approprié pour collecter les informations jugées utiles pour réaliser l'objectif primaire: l'amélioration et le maintien d'un niveau élevé de la sécurité de l'aviation civile en Europe. Par ailleurs il incombe à chaque Etat membre l'obligation de procéder systématiquement à des inspections au sol en ce qui concerne les aéronefs des pays tiers. Les inspections se focaliseront avant tout de manière ciblée sur les aéronefs pour lesquels des indices pertinents permettent de présumer que leur état ne soit pas conforme aux normes de sécurité internationales sans cependant négliger le fait que les inspections peuvent être diligentées par sondage en absence de soupçons particuliers ou d'anomalies apparentes. Enfin, la directive sous rubrique confère à l'Etat membre un outil juridique très efficace en cas de constat d'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales présentant un risque majeur pour la sécurité du vol projeté: la faculté d'immobiliser un aéronef jusqu'à preuve de l'élimination dudit risque.

Par ailleurs les analyses approfondies issues des rapports d'inspection constituent un facteur déterminant lors de la mise à jour de la liste communautaire des transporteurs aériens qui feront l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, désignée „liste noire“<sup>1</sup> des compagnies aériennes interdites de voler au départ ou à destination d'aéroports situés dans la Communauté [règlement (CE) No 2111/2005 prémentionné]. Il va de soi que les inspections du système communautaire SAFA pourront, le cas échéant, avoir des répercussions considérables si un transporteur aérien d'un pays tiers ne satisfait pas aux normes internationales de sécurité aérienne, voire s'il n'arrive pas à remédier aux manquements relevés dans les meilleurs délais. Les transporteurs non communautaires récalcitrants s'exposeront au risque d'encourir une interdiction d'exploitation ce qui constitue un levier efficace pour assurer leur conformité aux normes élevées et uniformes de sécurité en Europe.

Le système mis en place par la directive SAFA repose sur une approche communautaire harmonisée visant à éliminer tout risque de distorsion de concurrence et prescrit notamment les règles et les pro-

1 <http://air-ban.europa.eu>

cédures d'inspection suivant lesquelles les Etats membres sont amenés à conduire leurs contrôles et à notifier ou à échanger leurs informations. Par ailleurs, la classification des manquements ou des carences qui est définie par voie de règlement grand-ducal se base sur la méthodologie commune élaborée par le *SAFA Steering Committee* et reprise par le comité spécifique de la Commission européenne instituée par l'article 12 du règlement (CEE) No 3922/91.

Le concept s'articule autour de quatre piliers fondamentaux: la collecte d'informations utiles relatives aux compagnies aériennes, la vérification de la mise en oeuvre des normes internationales de sécurité aérienne par des inspections au sol, l'échange d'informations pertinentes tant avec les instances communautaires (Commission, EASA) qu'avec les autres Etats membres, voire l'Etat d'immatriculation de l'aéronef concerné, et finalement l'emploi de mesures efficaces telles que l'immobilisation d'un aéronef présentant des carences susceptibles de mettre en péril la sécurité aérienne.

Sur le plan national, il revient à la Direction de l'Aviation Civile d'assumer les obligations découlant de la directive SAFA. Aux termes de l'article 17.3. de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, ladite Direction a pour mission notamment de „*veiller au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique en conformité avec la législation et la réglementation nationale et internationale*“.

La Direction de l'Aviation Civile dispose dans ses rangs d'un nombre limité d'agents qualifiés jouissant d'une formation de base pour diligenter des inspections de type SAFA, mais dont la spécialisation et la formation récurrente devront être développées au cours des prochains mois. Les inspecteurs devraient bénéficier également de moyens de transport et d'équipement adéquat pour pouvoir procéder à des contrôles de manière efficiente.

Le présent projet permet à la Direction de l'Aviation Civile, parallèlement à sa faculté générale de s'adjoindre les services d'experts étrangers conformément aux termes de l'article 18 de sa loi-cadre, à savoir 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, de recourir en cas de besoin au concours d'organismes spécialisés appelés à exécuter des tâches d'inspection au sol. Ce recours partiel à de l'expertise externe pour les inspections sera encadré de manière détaillée et rigoureuse pour garantir le niveau de qualité des contrôles, la qualification, l'intégrité, l'indépendance et l'impartialité des inspecteurs. Les critères qui reposent sur des recommandations générales issues des organismes internationaux réglementant l'aviation civile sont consignés dans une annexe spécifique faisant partie intégrante du projet de loi. De plus les règles précises gouvernant la conduite et le déroulement des inspections ainsi que la méthodologie de classification des manquements constatés seront détaillées dans un règlement grand-ducal.

Pour l'année 2006, la Direction de l'Aviation Civile a traité 663 demandes d'autorisation d'atterrissage de la part de transporteurs aériens desservant l'aéroport de Luxembourg de manière irrégulière („*non-scheduled*“), dont 45% des vols ont eu lieu le weekend ou en-dehors des heures de bureau. Le recours, du moins partiel, à des experts externes s'impose par le fait que les contrôles d'aéronefs devront être assurés à intervalles réguliers par des inspecteurs spécialisés.

S'agissant en particulier de la procédure de transposition en droit interne, la Commission européenne a émis en date du 12 décembre 2006 un avis motivé (No 2006/0471) au titre de l'article 226, premier alinéa, du traité instituant la Communauté européenne, à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg en raison de l'absence de communication des mesures de transposition de la directive SAFA.

Le Grand-Duché de Luxembourg s'est engagé à prendre ses responsabilités dans le domaine de la sécurité aérienne dans les meilleurs délais. Le projet de loi sous examen s'inscrit dans la stratégie générale adoptée par le Gouvernement d'éliminer les retards de transposition des directives communautaires.

Au vu de la faculté cependant dont dispose la Commission européenne de porter le dossier devant les juridictions communautaires, il s'impose que le projet de loi sous examen bénéficie d'un traitement prioritaire afin que le Luxembourg puisse honorer lesdits engagements vis-à-vis de la Commission européenne.

A cette fin il a été retenu de transposer le plus fidèlement les prescriptions de la réglementation communautaire conformément à la méthode „*la directive et rien que la directive*“.

*ad Article 1er*

L'article 1er se propose de déterminer le champ d'application du présent projet de loi qui vise à instaurer une approche harmonisée en matière de règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant à l'Aéroport de Luxembourg, à l'exception des aéronefs d'Etat, principe universel repris de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et des aéronefs d'un gabarit inférieur à une masse maximale au décollage de 5.700 kg n'effectuant pas de transport aérien commercial.

Cependant il y a lieu d'admettre que l'application de la directive (CE) No 2004/36, qualifiée ci-après de „directive SAFA“, ne porte pas préjudice au droit des autorités luxembourgeoises compétentes en matière d'aviation civile de procéder à des inspections qui ne sont pas couvertes par le droit matériel de la directive sous examen et d'immobiliser au sol des aéronefs présentant un risque majeur pour la sécurité aérienne conformément aux dispositions nationales, notamment issues de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

*ad Article 2*

L'article 2 reprend celles des définitions exposées dans la directive SAFA dont l'insertion dans le texte national s'impose pour la lecture du texte sous examen.

*ad Article 3*

Sur le plan national, il incombe à la Direction de l'Aviation Civile d'assurer en tant qu'autorité compétente les missions d'amélioration et de maintien de la sécurité des activités aériennes conformément aux missions fondamentales lui imparties aux termes de l'article 17.3. de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

*ad Article 4*

L'article 4 décrit le faisceau d'informations utiles que la Direction de l'Aviation Civile est chargée de réunir de manière à s'assurer que ces informations soient collectées et diffusées de façon à établir des preuves suffisantes pour arrêter les mesures nécessaires visant à garantir la sécurité des passagers et de la population au sol. Parmi ces informations jugées utiles figurent:

- les informations de sécurité importantes qui sont accessibles (rapports d'incidents, rapports d'organismes de maintenance, plaintes ...)
- les informations concernant les divers types de mesures arrêtées à l'issue d'inspections au sol (immobilisation, restrictions ...)
- les informations de suivi concernant l'exploitant de l'aéronef (récurrence d'anomalies ...).

Les informations susmentionnées sont consignées dans un rapport standardisé défini par le législateur communautaire ce qui souligne une fois de plus le caractère uniforme de la méthodologie de collecte appliquée par chacun des Etats membres.

*ad Article 5*

Cet article reprend les dispositions énoncées à l'article 4 de la directive SAFA et institue l'obligation pour la Direction de l'Aviation Civile de soumettre prioritairement aux inspections au sol les aéronefs des pays tiers réclamant une attention particulière et dont la non-conformité avec les normes de sécurité internationales peut être présumée ou déduite de manière objective, en particulier si l'aéronef en question présente des signes évidents d'anomalies ou de défauts.

*ad Article 6*

En dépit des priorités fixées à l'article 5 cité *supra*, la Direction de l'Aviation Civile peut procéder à des inspections au sol selon une procédure de sondage en dehors de tout soupçon manifeste d'anomalies ou de défauts.

Aux fins de respecter l'obligation communautaire de non-discrimination, la Direction de l'Aviation Civile élaborera un plan annuel d'inspection (cf. article 9 du présent projet de loi) relatant les objectifs

et les priorités en termes de sécurité aérienne qu'elle poursuit et fixant les critères orientant l'échantillonnage et le choix à effectuer par les inspecteurs.

*ad Article 7*

A l'issue des inspections diligentées par la Direction de l'Aviation Civile, les résultats d'examen sont consignés dans un rapport standardisé suivant la procédure prédéfinie à l'article 4.4 de la directive SAFA.

Les responsables de l'aéronef inspecté, le commandant de bord ou, le cas échéant, le représentant de l'exploitant disposent du droit d'être avisés sur les conclusions de l'inspection au sol. En cas de détection de défauts importants, ces conclusions seront adressées à la direction de l'exploitant tout comme à son autorité de tutelle afin que ces dernières soient en mesure de prendre les actions correctrices qui s'imposent.

La conduite détaillée des inspections et la méthodologie de classification sont fixées par voie de règlement grand-ducal afin de rendre plus flexible l'encadrement de l'exécution des inspections au sol, eu égard aux besoins d'adapter et de modifier rapidement la méthodologie empruntée face aux recommandations des instances communautaires telles la Commission européenne ou l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA). La méthodologie retenue repose sur une procédure d'évaluation commune.

*ad Article 8*

Il incombe à la Direction de l'Aviation Civile l'obligation de prêter concours à l'application de modalités de surveillance arrêtées par la Commission à l'égard d'un exploitant déterminé ou d'exploitants d'un pays tiers donné.

*ad Article 9*

Le plan annuel à établir par la Direction de l'Aviation Civile n'est pas en soi une obligation découlant de la directive SAFA, mais cet exercice s'avère particulièrement utile en matière de ciblage et d'orientation des inspections à mener aux fins de réaliser les objectifs primaires du présent projet de loi, notamment lors du recours à la procédure de sondage prévue à l'article 6.

*ad Article 10*

Cet article permet à la Direction de l'Aviation Civile de s'adjoindre, le cas échéant, les services d'un organisme de contrôle spécialisé muni d'experts dotés de l'expertise et des expériences professionnelles requises pour assister les agents de la Direction de l'Aviation Civile dans leur mission technique d'inspecter les aéronefs au sol. L'article 10 renvoie à l'article 18.1 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile et à l'annexe du projet de loi qui énonce les critères que devront respecter les organismes de contrôle en question. Cet organisme de contrôle qui peut, le cas échéant, revêtir le statut d'une société privée établie dans la Communauté européenne ou en revanche constituer une autorité d'un autre Etat membre, voire une institution internationale, doit répondre aux conditions d'impartialité, d'intégrité et d'indépendance mises en exergue par l'annexe précitée. Par ailleurs, l'organisme d'inspection doit prouver qu'il remplit les critères d'ordre qualitatif et de compétence technique. Une accréditation préalable par une autorité nationale d'accréditation et de surveillance (telle l'OLAS sur le plan national ...) comme organisme d'inspection établit une présomption que l'entité d'inspection concernée répond de manière satisfaisante aux critères qualitatifs énoncés à l'annexe au présent projet de loi. Ces critères sont tirés de la norme ISO/CEI 17020 concernant les organismes d'inspection.

La rédaction actuelle de l'article sous examen tient largement compte des recommandations que le Conseil d'Etat a formulées s'agissant de l'avis émis à l'égard du projet de loi No 4509<sup>2</sup> relatif à la faculté dévouée à la Direction de l'Aviation Civile de faire exécuter des missions d'inspection par des

<sup>2</sup> Avis du Conseil d'Etat du 23 mars 1999 relatif au projet de loi No 4509 relatif à l'aviation civile – texte précurseur de l'actuelle 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.

experts externes. Le Conseil d'Etat avait considéré qu'une telle décision devrait être préalablement approuvée par le Ministre ayant les transports aériens dans ses attributions. „*Tout engagement contractuel qui comporte également un volet financier n'engage pas seulement la Direction mais également le Ministère des Transports*“. L'envergure et les conditions d'exécution des missions d'inspection pour lesquelles il est fait recours à des experts externes sont à consigner dans une convention censée respecter les prescriptions en matière de marchés publics.

Par ailleurs, il revient à la Direction de l'Aviation Civile, et en particulier à son supérieur hiérarchique, voire son délégué, de prendre seuls les décisions d'immobilisation d'aéronefs ou d'imposition de restrictions d'exploitation visées aux articles 13 à 15 du présent projet de loi. Il s'agit d'une décision administrative susceptible d'être portée devant les juridictions administratives de droit commun en cas de contestation.

#### *ad Article 11*

L'article sous rubrique reprend intégralement les dispositions de l'article 5 de la directive SAFA instaurant un système d'échange d'informations entre les Etats membres et les instances communautaires compétentes. Il est important que les informations recueillies dans chaque Etat membre soient communiquées à tous les autres Etats membres et à la Commission respectivement l'EASA afin de garantir une surveillance efficace du respect des normes de sécurité internationales par les aéronefs des pays tiers.

#### *ad Article 12*

La sensibilité des informations relatives à la sécurité aérienne exige que la Direction de l'Aviation Civile prenne les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'elle reçoit. Il s'agit de limiter la diffusion des informations à ce qui est strictement nécessaire pour leurs utilisateurs aux seules fins d'en tirer les éléments pertinents pour améliorer la sécurité de l'aviation civile.

Il incombe à la Direction de l'Aviation Civile de dépersonnaliser et de rendre anonymes les rapports d'inspection au sol visés à l'article 7 du présent projet de loi quant à la source des informations lorsque celles-ci, relatives aux anomalies d'un aéronef, sont fournies sur une base volontaire par le personnel navigant. La Direction de l'Aviation Civile procédera à la suppression de tous les détails personnels qui pourraient permettre d'identifier le notifiant ou des tiers à partir desdites informations.

#### *ad Article 13*

En cas de constatation de carences et de défauts graves sur un aéronef d'un pays tiers en nette violation des normes internationales de sécurité, carences susceptibles de constituer un risque significatif affectant la sécurité du vol, la Direction de l'Aviation Civile dispose du droit de faire immobiliser l'aéronef jusqu'à l'apport de la preuve par l'exploitant concerné qu'il a remédié de manière satisfaisante aux anomalies soulevées lors de l'inspection. Le refus par un transporteur de se soumettre à une inspection au sol sans justification valable équivaut à une constatation d'absence de conformité entraînant de plein droit une immobilisation de l'aéronef.

Tout cas d'immobilisation de l'aéronef est notifié sans délai à l'autorité de tutelle de l'Etat d'immatriculation, ou le cas échéant, à l'exploitant de l'aéronef.

L'Administration de l'Aéroport sera avisée de toute décision d'immobilisation d'aéronefs: en tant que prestataire de services de navigation aérienne, elle sera obligée de faire respecter ladite mesure d'immobilisation à l'aéroport de Luxembourg.

La Police Grand-Ducale pourra être appelée à apporter son concours pour faire respecter sur le terrain l'application d'une mesure d'immobilisation d'aéronef.

#### *ad Article 14*

Les infrastructures d'entretien des aéronefs à l'aéroport de Luxembourg peuvent être insuffisantes à tel point que l'aéronef sera contraint de gagner un autre aéroport pour faire rétablir sa conformité aux normes de sécurité. L'article émarginé prévoit une procédure spéciale permettant à la Direction de l'Aviation civile d'autoriser le transfert de l'aéronef à condition que les minima de sécurité soient respectés et que l'Etat où est situé l'aéroport de destination tout comme les Etats survolés autorisent ledit transfert de l'aéronef.

*ad Article 15*

La mainlevée de l'immobilisation grevant un aéronef de pays tiers ne peut être obtenue de la part de la Direction de l'Aviation Civile que si celle-ci dispose de toutes les garanties nécessaires que des travaux de rectification réclamés ont été réalisés dans le sens indiqué et qu'il ne persiste plus de risques significatifs pour la sécurité du vol.

*ad Article 16*

Entrée en vigueur

*ad Article 17*

Disposition exécutoire

\*

### TABLEAU DE CORRESPONDANCE

<i>Directive 2004/36/CE</i>	<i>Avant-projet de loi du XX XX XXXX ayant pour objet la transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires</i>
Article 1er	Article 1er
Article 2	Article 2
Article 3	Article 4
Article 4	Articles 5 à 8
Article 5	Article 11
Article 6	Article 12
Article 7	Article 14
Article 8 (1)	Article 11
Article 8 (2) à (4)	obligations incombant à la Commission européenne
Article 9	abrogé par le règlement (CE) No 2111/2005
Article 10	obligations incombant à la Commission européenne
Article 11	référence à la directive 2004/36/CE insérée dans l'intitulé du projet de loi
Article 12	sans objet
Article 13	obligation d'évaluation de la directive incombant à la Commission européenne
Article 14	sans objet
Article 15	sans objet

\*

## FICHE FINANCIERE SOMMAIRE

L'avant-projet de loi sous rubrique se propose de transposer en droit national la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires<sup>3</sup>, qui instaure un système d'inspection harmonisé des aéronefs des pays tiers qui utilisent des aéroports européens.

Pour assurer un haut niveau de sécurité aérienne de tous les aéronefs volant à destination, au départ ou à l'intérieur de la Communauté, cet avant-projet de loi prévoit l'instauration d'un système de collecte et d'échange d'informations entre les Etats membres. Ce système d'inspection harmonisé est basé sur des procédures éprouvées qui sont appliquées dans le cadre du programme SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) élaboré par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) depuis 1996. Lors d'inspections au sol, un échantillon d'avions étrangers ayant atterri sur des aéroports européens sont examinés pour déterminer s'ils sont conformes aux normes de sécurité internationales. Tout manque de conformité observé, autrement dit, toute „carence“ peut, en fonction de la gravité de la carence sur le plan de la sécurité, entraîner l'exigence d'une correction immédiate ou justifier l'immobilisation de l'aéronef.

Les missions d'inspections au sol qu'assurera la Direction de l'Aviation Civile (DAC) sur le plan national, réclament inéluctablement des investissements en termes d'équipements des agents censés diligenter les contrôles (moyens de locomotion: poste mobile de contrôle équipé de moyens de communication adéquates, vêtements de sécurité adaptée aux intempéries ...). Le libellé de l'article budgétaire non limitatif 53.5.74.040 devra être modifié en „*Acquisition d'équipements spéciaux dans le cadre de la sûreté et de la sécurité aériennes*“. Par ailleurs le système d'inspections obligatoires SAFA nécessite également une augmentation en termes de ressources humaines pour faire face aux nouvelles obligations que devra supporter l'administration précitée (gestion du système de collecte, de diffusion et d'analyse des rapports d'inspection, formation des inspecteurs). L'avant-projet sous rubrique énonce la possibilité de solliciter le concours d'entités externes spécialisées pour assister la DAC dans l'accomplissement efficace de ses tâches (cf. article budgétaire 23.5.12.120 frais d'experts et article budgétaire 23.5.12.190 cours de formation et de recyclage – voir tableau en annexe).

Les principes de financement actuels de la sécurité aérienne reposant sur une intervention limitée de l'Etat à charge de son budget devront être revus à la hausse en fonction des exigences internationales supplémentaires. Mais faute de prévisibilité des évolutions à moyen terme, il est particulièrement difficile de quantifier d'avance le volume de surcharge de travail dans ce domaine.

<b>Frais d'équipements (budget 2007: article budgétaire 53.5.74.040)</b>	
Poste mobile de contrôle (camionnette équipée)	45.000 €
Equipement bureautique	5.000 €
Equipement informatique (scanner, fax, moyens de communication radio/UMTS, 2 ordinateurs portables, logiciels ...)	15.000 €
Vêtements de sécurité all weather	1.000 €
<b>Total:</b>	<b>66.000 €</b>
<b>Frais de personnel (budget 2007: articles budgétaires 23.5.12.120 &amp; 23.5.12.190)</b>	
Frais d'experts	50.000 €
Cours de formation et de recyclage	5.000 €
<b>Total 2007:</b>	<b>55.000 €</b>
<b>Frais de personnel (budget 2008)</b>	
Ingénieur (niveau universitaire)	100.000 €

<sup>3</sup> JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.