



CHAMBRE DES SALAIRES  
LUXEMBOURG

Projet No 47/2012-1

17 août 2012

## Accès à l'aéroport

### *Texte du projet*

Projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables

#### Informations techniques :

<b>No du projet :</b>	47/2012
<b>Date d'entrée :</b>	17 août 2012
<b>Remise de l'avis :</b>	Urgence
<b>Ministère compétent :</b>	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
<b>Commission :</b>	Commission Economique

.... Procedure consultative ....

# **Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables**

## **I. Exposé des motifs**

### **Considérations générales**

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal intervient dans le cadre des activités aéroportuaires liées aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

A ce titre, il vise à abroger le règlement grand-ducal du 25 novembre 2011 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables et à aligner la législation nationale existante jusqu'à présent en la matière aux nouvelles données qui gouvernent la matière au niveau européen.

En effet, en raison de modifications successives et significatives de la législation européenne applicable en la matière après l'élaboration du règlement grand-ducal visé à l'alinéa précédent, il y a eu nécessité d'agir dans le même sens au niveau national afin de ne plus être en contradiction avec l'évolution de la législation européenne qui prime sur la législation nationale.

Par ailleurs, la législation européenne applicable dès à présent a opéré de profonds changements quant aux contrôles de sûreté à mettre en œuvre par les personnes habilitées à cet effet.

La raison d'être dudit avant-projet de règlement grand-ducal se place donc, au vu des constats réalisés aux deux alinéas précédents, dans un contexte plus vaste et tient à des considérations tant internationales que nationales.

#### **Considérations internationales**

Le règlement modifié (CE) n° 300/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002 est entré en vigueur le 29 avril 2008.

Son principal objectif a été d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures et normes de base communes applicables en matière de sûreté aérienne.

Le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes précitées a servi comme source d'inspiration principale dans le contexte des travaux préparatoires relatifs à la confection du présent avant-projet de règlement étant donné que le point 1 de l'annexe y afférente traite du domaine de la sûreté dans les aéroports et en particulier des exigences en matière de planification aéroportuaire, du contrôle des accès, de l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent, du contrôle des véhicules ainsi que de la surveillance, des rondes et autres contrôles physiques.

Par ailleurs, le règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil définit dans la partie A les méthodes d'inspection/filtrage autorisées, dans la partie C les motifs justifiant l'autorisation d'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé, dans la partie D les méthodes autorisées pour le contrôle des véhicules, dans la partie I les critères de définition des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé ainsi que dans la partie K les conditions dans lesquelles des procédures spéciales de sûreté ou des exemptions de contrôle de sûreté peuvent s'appliquer.

Depuis l'élaboration de l'ancien règlement grand-ducal, les règlements européens précités ont été modifiés à maintes reprises et la Commission Européenne a émis certaines décisions d'exécution qui ont spécifié davantage certaines particularités gouvernant la matière.

Au vu de la primauté du droit européen sur le droit national, il est devenu indispensable de tenir compte au niveau national de toutes les modifications importantes opérées au niveau européen depuis l'élaboration du règlement grand-ducal du 25 novembre 2011 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

En effet, afin de garantir que le droit national ne soit plus en contradiction avec l'évolution du droit européen et afin d'éviter que la Commission Européenne soit en mesure de lancer une procédure d'infraction à l'encontre du Grand-duché de Luxembourg pour non-transposition au niveau national de la législation européenne qui est de mise au niveau européen, il faut que le Grand-Duché de Luxembourg prend ses responsabilités et légifère dans le sens requis au niveau européen.

### Considérations nationales

Sur le plan national, le deuxième et le septième tirets du paragraphe 3 de l'article 17 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 disposent que la Direction de l'Aviation Civile a pour missions : 1) d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile et 2) 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.

Par ailleurs, le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare dispose que la Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ainsi que les conditions et les modalités pratiques inhérentes à l'autorisation d'accès précitée seront fixées par règlement grand-ducal.

Finalement, la Direction de l'Aviation Civile a profité lors de la rédaction du présent avant-projet de règlement grand-ducal du savoir-faire et de l'expérience de deux experts recrutés

entretemps dans le domaine de la sûreté au niveau national afin de redresser à la même occasion certaines imperfections qui figurent encore dans le règlement grand-ducal actuellement en vigueur qu'il s'agit d'abroger à travers le présent texte.

Le texte sous rubrique vise donc à spécifier, définir, rectifier et à compléter au niveau national les normes de base communes et les mesures détaillées applicables aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

**Projet de règlement grand-ducal du \_\_\_\_\_ relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables**

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

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne;

Vu la loi modifiée du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago;

Vu les annexes à ladite convention et en particulier l'annexe 17;

Vu 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;

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

Vu le règlement modifié (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002;

Vu le règlement modifié (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil;

Vu le règlement (UE) n° 297/2010 de la Commission du 9 avril 2010 modifiant le règlement (CE) n° 272/2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile;

Vu le règlement modifié (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile;

Vu les avis de la Chambre des Salariés, de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics, de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de l'Intérieur ainsi que de Notre Ministre des Finances, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

## Arrêtons:

### Chapitre 1er – Dispositions générales

#### Art. 1er. Définitions

Aux fins de l'application du présent règlement, on entend par:

- a) «**articles prohibés**»: des armes, des explosifs ou d'autres dispositifs, articles ou substances dangereux pouvant être utilisés pour un acte d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de l'aviation civile;
- b) «**bagage de soute**»: un bagage destiné à être transporté dans la soute d'un aéronef;
- c) «**bagage sécurisé**»: un bagage de soute en partance qui a été soumis à l'inspection/au filtrage et qui est protégé physiquement de façon à empêcher l'introduction d'objets dans le bagage ;
- d) «**certificat de membre d'équipage** » : certificat qui atteste qu'une personne est chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol;
- e) «**contrôle des accès**»: la mise en œuvre des moyens permettant de prévenir l'entrée de personnes ou de véhicules non autorisés, ou des deux;
- f) «**contrôle de sûreté**»: la mise en œuvre de moyens permettant de prévenir l'introduction d'articles prohibés;
- g) «**côté piste**»: l'aire de mouvement et la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents d'un aéroport, dont l'accès est réglementé;
- h) «**côté ville**»: les parties d'un aéroport, y compris la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents, qui ne se trouvent pas du côté piste;
- i) «**déclaration de l'aviation sportive**» : document officiel permettant à un citoyen ordinaire d'assister en tant que passager à un vol de loisirs effectué par un pilote détenant une licence valable à cet effet ;
- j) « **Handling Service Order (HSO)** » titre équivalent à une carte d'embarquement ordinaire pour l'accès au terminal de l'aviation générale (GAT);
- k) «**inspection/filtrage**»: la mise en œuvre de moyens techniques ou autres visant à identifier et/ou détecter des articles prohibés;
- l) «**laissez-passer journalier**»: le titre, dont la validité est limitée à 24 heures, valant autorisation d'accès et de circulation «côté piste», à condition d'être accompagné, délivré à toute personne qui visite l'aéroport pour un motif en relation avec l'activité aéroportuaire ou qui y exerce une activité à titre exceptionnel;

- m) «**laissez-passer pour véhicules**»: le titre, dont la validité est limitée de 24 heures à 5 ans, valant autorisation d'accès et de circulation «côté piste» pour tout véhicule immatriculé et correspondant aux dispositions du Code de la route, délivré à toute personne qui justifie d'un intérêt légitime d'accéder avec son véhicule à l'enceinte aéroportuaire;
- n) «**lux-Airport**»: l'organisme désigné par la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare;
- o) «**parties critiques**»: sont visées par les parties critiques celles prévues aux dispositions du règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile;
- p) «**rayon des douanes**»: le territoire qui occupe le territoire de l'aéroport douanier de Luxembourg ainsi qu'une zone en dehors de ce territoire sur une largeur de 250 m à partir des limites de ce territoire;
- q) «**runway (RWY)**»: aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs;
- r) **cours «SATP » ( security awareness training program )**: le SATP est un cours portant sur la sûreté aéroportuaire que toute personne qui demande une autorisation d'accéder aux zones de sûreté à accès réglementé ou aux parties critiques de l'aéroport, doit suivre;
- s) « **cours « SATP refresher »**»: le SATP refresher est un cours portant sur la sûreté aéroportuaire, que tout personne dont l'autorisation d'accès délivrée par la Police grand-ducale arrive à échéance et qui en demande le renouvellement ou la prolongation, doit suivre;
- t) «**sûreté de l'aviation**»: la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger l'aviation civile d'actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de l'aviation civile;
- u) «**taxiway (TWY)**»: voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome;
- v) «**titre de circulation aéroportuaire**»: le titre, dont la validité est limitée à 5 ans, d'une couleur bleue, jaune ou rouge, valant autorisation d'accès et de circulation, délivré à toute personne qui travaille à l'aéroport de Luxembourg ou le fréquente régulièrement et qui, dans l'exercice de ses fonctions, nécessite d'accéder à une ou plusieurs zones de sûreté de l'aéroport;
- w) «**vérification des antécédents**»: le contrôle consigné de l'identité d'une personne, y compris son casier judiciaire éventuel, dans le but de déterminer si

elle peut obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé;

- x) «**zone délimitée** » : une zone qui est séparée, au moyen d'un contrôle d'accès, des zones de sûreté à accès réglementé ou, si la zone délimitée est elle-même une zone de sûreté à accès réglementé, des autres zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport;
- y) «**zones de sûreté aéroportuaires**»: les zones de l'aéroport non librement accessibles au public où les mesures de sûreté sont appliquées conformément aux dispositions nationales;
- z) «**zones de sûreté à accès réglementé**»: les zones côté piste où, en plus d'un accès réglementé, d'autres normes de sûreté de l'aviation sont appliquées.

## **Art. 2. Les zones de sûreté aéroportuaires, les zones de sûreté à accès réglementé, les zones délimitées et les parties critiques de l'aéroport**

L'aéroport de Luxembourg se compose de différentes zones de sûreté qui présentent les particularités énoncées ci-dessous.

### **2.1. Généralités**

L'aéroport de Luxembourg s'étend sur le territoire de la Ville de Luxembourg, de la commune de Niederanven ainsi que sur le territoire de la commune de Sandweiler.

L'aéroport est divisé en zones et dépendances accessibles au public et en zones et dépendances à accès limité.

Les limites entre les zones accessibles au public et celles à accès limité sont clairement signalées et délimitées par des clôtures, portes ou tout autre moyen approprié.

Les différentes zones de sûreté aéroportuaires, zones de sûreté à accès réglementé et parties critiques sont désignées par une couleur déterminée en fonction de leur sensibilité en matière de sûreté. Ces zones sont de couleur bleue, jaune ou rouge.

Les zones, dépendances et parties critiques sont fixées et représentées moyennant un arrêté ministériel sur un plan.

Les mesures de sûreté applicables dans les zones définies ci-dessus sont retenues dans le plan de sûreté aéroportuaire (PSA) en conformité avec la législation communautaire constituant la base légale du présent règlement ainsi que de ses règlements d'application.

## **2.2. Les zones de sûreté aéroportuaires**

Les « zones de sûreté aéroportuaires » comprennent les zones de l'aéroport non librement accessibles au public où les mesures de sûreté sont appliquées conformément aux dispositions nationales. Ces zones sont de couleur bleue.

## **2.3. Les zones de sûreté à accès réglementé**

Les « zones de sûreté à accès réglementé » comprennent, à l'exception des zones délimitées toute zone de l'aéroport qui est située du « côté piste » à laquelle l'accès est réglementé et où les contrôles de sûreté sont appliqués selon les normes européennes pertinentes en la matière. Ces zones sont de couleur jaune.

Tout utilisateur de l'aéroport de Luxembourg qui circule dans les zones de sûreté à accès réglementé prévues à l'alinéa précédent est tenu d'utiliser uniquement les entrées et les sorties qui lui sont autorisées à cet effet. Le non-respect de cette obligation donne lieu à l'application des dispositions pénales ou des dispositions de police qui s'imposent au cas concret telles qu'elles ont été notamment prévues à cet effet par la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ainsi que par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Lorsque des personnes non autorisées peuvent avoir eu accès à des zones de sûreté à accès réglementé, une fouille de sûreté des parties qui pourraient être contaminées est réalisée dès que possible afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'aucune partie ne contient d'articles prohibés.

## **2.4. Les zones délimitées**

Les « zones délimitées » comprennent les zones qui sont séparées, au moyen d'un contrôle d'accès, des zones de sûreté à accès réglementé ou, si les zones délimitées sont elles-mêmes des zones de sûreté à accès réglementé, des autres zones de sûreté à accès réglementé d'un aéroport.

Dans les « zones délimitées » d'autres mesures de sûreté peuvent, le cas échéant, être appliquées sur base d'une évaluation locale des risques. Les dispositions relatives à de telles mesures de sûreté spécifiques figurent au plan de sûreté aéroportuaire (PSA).

## **2.5. Les parties critiques**

Les « parties critiques » sont celles prévues aux dispositions du règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la

mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Ces zones sont de couleur rouge.

Les «parties critiques» des « zones de sûreté à accès réglementé» comprennent au moins les deux éléments suivants, à savoir:

- toutes les parties de l'aéroport auxquelles ont accès les passagers en partance ayant subi une inspection/un filtrage; et
- toutes les parties de l'aéroport dans lesquelles les bagages de soute en partance ayant subi une inspection/un filtrage peuvent passer ou être gardés, sauf s'il s'agit de bagages sécurisés.

## **2.6. Les séparations entre zones**

La limite entre, d'une part, le «côté ville» et, d'autre part, le «côté piste» doit comporter obligatoirement une séparation physique.

La limite précitée doit revêtir la forme d'un obstacle physique clairement visible pour le public et qui interdit tout accès aux personnes non autorisées.

La limite entre le « côté piste », les zones de sûreté à accès réglementé et les parties critiques est constituée soit par une séparation physique soit, si des raisons pratiques empêchent une telle séparation, par toute démarcation au sol, à l'extérieur ou à l'intérieur d'un bâtiment pour peu que ladite démarcation soit sans équivoque et suffisamment explicite.

Au cas où le « côté piste » n'est pas démarqué des parties critiques par une séparation physique telle que prévue à l'alinéa précédent, la surveillance des limites liant le côté piste aux parties critiques est assurée soit par du personnel de lux-Airport, soit par un système électronique.

## **2.7. Classification et déclassification des zones de sûreté**

La classification des zones de sûreté se fait par le biais d'un arrêté ministériel dont une copie doit être affichée visiblement aux accès aux différentes zones.

Lors d'une classification d'une zone en zone de criticité plus élevée, une fouille de sûreté des parties qui pourraient être contaminées est réalisée dès que possible afin d'obtenir une assurance raisonnable qu'aucune partie ne contient d'articles prohibés.

En cas d'urgence, pour des raisons liées au maintien de la sûreté ou de la sécurité aérienne, la Direction de l'Aviation Civile peut sur avis conforme de la Police grand-ducale classer ou déclasser des zones de l'aéroport de Luxembourg.

Au-delà d'une durée de 48 heures, cette décision doit être confirmée par un arrêté ministériel.

## **Chapitre 2 – Les différents documents d'accès**

### **Art. 3. Généralités**

Les différents titres de circulation aéroportuaires permettant l'accès à une, voire à plusieurs zones de sûreté de l'aéroport de Luxembourg sont constitués par les seuls documents officiellement reconnus par la Police grand-ducale et la Direction de l'Aviation Civile en la matière.

Pour se voir autoriser l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé, toute personne doit présenter une des autorisations suivantes :

- a) une carte d'embarquement valable ou un équivalent ; ou
- b) un certificat de membre d'équipage valable ; ou
- c) un titre de circulation aéroportuaire valable ; ou
- d) une carte d'identité valable établie par l'autorité nationale compétente ; ou
- e) une carte d'identité valable établie par une autorité de contrôle et reconnue par l'autorité nationale compétente.

Il est instauré une hiérarchie entre les différentes couleurs des titres de circulation aéroportuaires donnant accès aux différentes zones.

### **Art. 4. Les titres de circulation aéroportuaires pour les personnes travaillant habituellement à l'aéroport de Luxembourg**

Les titres de circulation aéroportuaire à fond partiel bleu, jaune ou rouge sont établis en fonction de la sensibilité des zones de sûreté aéroportuaires à couvrir et sont fixés et représentés matériellement moyennant un arrêté ministériel sur un plan.

### **Art. 5. Autres documents d'accès**

En dehors des titres de circulation aéroportuaire pour les personnes travaillant habituellement à l'aéroport de Luxembourg, il existe un certain nombre de titres de circulation aéroportuaire spécifiques présentant les particularités énoncées ci-dessous.

#### **5.1. Le laissez-passer journalier**

Le laissez-passer journalier est délivré aux personnes exerçant à titre exceptionnel une activité à l'aéroport.

Le laissez-passer journalier est de couleur et modèle uniformes.

Les personnes concernées devront toujours être accompagnées pendant tout leur séjour à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé et des parties critiques par une personne dûment autorisée à cet effet.

Un laissez-passer journalier, valable pour une durée maximale de 24 heures à partir de la délivrance peut être accordé par du personnel dûment qualifié à cet effet et agréé par la Police grand-ducale conformément aux dispositions du PSA.

La Police grand-ducale est exemptée des dispositions et des modalités du laissez-passer journalier précité et pourra établir des laissez-passer spécifiques à son propre compte. Les modalités de ce laissez-passer spécifique sont fixées au PSA.

### **5.2. Le certificat de membre d'équipage**

Le certificat de membre d'équipage est un certificat qui atteste qu'une personne est chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

### **5.3. La déclaration de l'aviation sportive**

La déclaration de l'aviation sportive est un document officiel qui permet à un citoyen ordinaire d'assister en tant que passager à un vol de loisirs effectué par un pilote détenant une licence valable à cet effet.

### **5.4. Le Handling Service Order (HSO)**

Le « Handling Service Order (HSO) » est un titre équivalent à une carte d'embarquement ordinaire permettant l'accès au terminal « General Aviation Terminal (GAT) ».

### **Art.6. Le titre de circulation aéroportuaire pour véhicules : Le laissez-passer pour véhicules**

La Police grand-ducale et lux-Airport peuvent accorder un laissez-passer à chaque véhicule dont l'accès à une zone de sûreté à accès réglementé «côté piste» ou aux parties critiques est justifié pour des raisons de service et en fixer, de façon objective, les conditions d'utilisation.

Sauf pour le laissez-passer limité à une durée de 24 heures, la demande en obtention du laissez-passer pour véhicules est introduite selon les modalités de l'article 12 en joignant à la demande les pièces dont question à l'article 12, section 12.2., points 1, 2, 3, 5, 6, 7 et 8.

Le laissez-passer, propre à chaque véhicule, est remis par lux-Airport et contient:

1. l'identification du véhicule, sa marque et sa plaque d'immatriculation;

2. les zones auxquelles il donne accès;
3. la date limite de validité;
4. la société ou l'organisme aux noms desquels est immatriculé le véhicule.

Les véhicules qui sont uniquement utilisés côté piste et qui n'ont pas de permission de conduite sur les voies publiques peuvent être exemptés des exigences applicables habituellement au laissez-passer pour véhicules à condition qu'ils soient clairement identifiables extérieurement comme véhicules opérationnels uniquement en utilisation à l'aéroport de Luxembourg.

#### **Art.7. Modalités d'utilisation générales applicables aux titres de circulation aéroportuaires et aux autres documents d'accès**

- (1) Le titulaire porte le titre de circulation aéroportuaire de façon visible pendant toute la durée du séjour dans les zones de sûreté aéroportuaires, dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que dans les parties critiques auxquelles il est autorisé à accéder.
- (2) Une personne qui ne porte pas son titre de circulation aéroportuaire de façon visible dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que dans les parties critiques, à l'exception des zones où des passagers sont présents, doit être invitée par tout porteur d'un titre de circulation aéroportuaire à présenter son titre de circulation aéroportuaire et doit, le cas échéant, être signalé par ce dernier aux autorités compétentes en la matière.
- (3) L'usage par le titulaire du titre de circulation aéroportuaire est personnel et strictement limité à l'exercice des fonctions dans les zones de sûreté aéroportuaires, dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que dans les parties critiques auxquelles il est autorisé à accéder.
- (4) Le port du titre de circulation aéroportuaire n'autorise pas le titulaire à se soustraire à un éventuel contrôle de sûreté ou au respect des signaux, consignes ou injonctions des agents énumérés à l'article 25 a), b) et c) ou du personnel civil accomplissant les missions de sûreté pour compte de lux-Airport sous la responsabilité de la Police grand-ducale.
- (5) Tout usage non conforme du titre de circulation aéroportuaire expose son titulaire à l'application des dispositions pénales ou des dispositions de police qui s'imposent au cas concret telles qu'elles ont été notamment prévues à cet effet par la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ainsi que par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.
- (6) En outre, tout usage non-conforme du titre de circulation aéroportuaire peut faire l'objet des mesures administratives prévues à l'article 27 et des mesures pouvant

aller jusqu'à la suspension ou à la révocation de l'autorisation d'accès, sous réserve des dispositions de l'article 13.

(7) Les règles gouvernant la circulation à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire sont fixées par voie de règlement ministériel.

#### **Art.8. Modalités d'utilisation spécifiques applicables aux titres de circulation aéroportuaire pour les personnes travaillant habituellement à l'aéroport de Luxembourg**

(1) Toute personne devra au préalable avoir suivi obligatoirement un cours «SATP» avant de se voir délivrer un titre de circulation aéroportuaire à fond partiel bleu, jaune ou rouge.

Le contenu du cours «SATP» ainsi que du «SATP refresher» est approuvé par la Direction de l'Aviation Civile de même que les entités habilitées à dispenser le cours « SATP » ou le cours « SATP refresher ».

(2) Il est ajouté sur le titre de circulation aéroportuaire à fond partiel jaune ou rouge une bande grise soit avec les mentions «runway (RWY)» et «taxiway (TWY)», soit avec l'une de ces deux mentions, pour les personnes devant y accéder dans le cadre de l'exercice de leurs missions.

La bande grise précitée comportera, le cas échéant, des pictogrammes indiquant le droit :

- d'emporter des catégories d'articles prohibés,
- d'accéder aux secteurs de fret,
- d'accéder au hall du tri des bagages de soute en partie critique,
- d'accompagnement.

#### **Art. 9. Modalités d'utilisation spécifiques applicables aux autres documents d'accès**

Les modalités suivantes s'appliquent aux titres de circulation aéroportuaire spécifiques ne tombant pas sous le champ d'application des personnes travaillant habituellement à l'aéroport de Luxembourg.

##### **9.1. Modalités d'utilisation applicables au laissez-passer journalier**

Le laissez-passer journalier est délivré, en échange d'une pièce officielle émise par les autorités luxembourgeoises ou étrangères. En cas de perte ou de vol du laissez-passer, le titulaire doit le déclarer auprès de lux-Airport. Un registre desdites déclarations est tenu auprès de lux-Airport.

L'identité du porteur et de son accompagnateur détenteur d'un titre de circulation aéroportuaire ainsi que les heures d'entrée et de sortie sont consignées dans un répertoire tenu au poste de contrôle de lux-Airport.

## **9.2. Modalités d'utilisation applicables au certificat de membre d'équipage**

Les titulaires d'un certificat de membre d'équipage ont le droit d'accéder sans accompagnement aux zones et endroits prévus dans le PSA.

## **9.3. Modalités d'utilisation applicables à la déclaration de l'aviation sportive**

Pour obtenir une déclaration de l'aviation sportive, le passager doit se rendre au poste de garde spécifié au PSA accompagné de son pilote. Cette déclaration lui est remise sur présentation d'une pièce officielle émise par les autorités luxembourgeoises ou étrangères (tels passeport, carte d'identité, permis de conduire ou titre de séjour).

Les procédures applicables en la matière sont reprises au PSA.

La déclaration de l'aviation sportive expire le jour du vol «retour». Cette déclaration ne dispense pas le pilote et les passagers de leurs responsabilités au niveau des contrôles douaniers et frontaliers.

Le pilote devra satisfaire aux dispositions d'un accompagnateur en :

- détenant un titre de circulation aéroportuaire valable;
- étant autorisé à accompagner dans des zones de sûreté à accès réglementé ;
- ayant en permanence à portée directe du regard la personne accompagnée;
- veillant de façon raisonnable à ce qu'un manquement à la sûreté ne soit commis par la personne accompagnée.

## **9.4. Modalités d'utilisation applicables au HSO**

Pour la procédure de délivrance du HSO, il y a lieu de se référer aux dispositions du PSA actuellement en vigueur pour l'aéroport de Luxembourg.

Pour que le HSO soit un document valide et contraignant, le commandant de bord de l'avion concerné doit avoir certifié moyennant signature qu'à part les données figurant dans le PSA, les données suivantes ont été vérifiées:

- le nom et l'adresse du transporteur aérien,
- l'immatriculation de l'avion,
- le numéro de vol,
- la date et l'heure de vol,
- la destination du vol en question,
- le nombre de passagers à l'arrivée et au départ du vol,
- les noms et prénoms des passagers.

Les titulaires d'un HSO doivent être accompagnés sur le tarmac par des personnes détenteurs d'un titre de circulation aéroportuaire valide.

## **9.5. Modalités d'utilisation applicables à la carte PNCQ**

La carte de l'auditeur intervenant dans le cadre du programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile (PNCQ) n'est délivrée qu'aux personnes ayant suivi une formation spécifique à cet effet dans le domaine du contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile. Les modalités afférentes à la carte sous rubrique figurent au PNCQ respectivement au règlement sur la formation.

### **Art. 10. Modalités d'utilisation uniformes applicables au laissez-passer journalier ainsi qu'au laissez-passer pour véhicules**

Les dispositions relatives à l'utilisation, la restitution, la perte, la disparition, le vol du titre de circulation aéroportuaire prévues dans le présent règlement sont applicables au porteur du laissez-passer journalier et du laissez-passer pour véhicules.

En aucun cas, le laissez-passer ne permet d'actionner des portes d'accès automatiques dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques.

Les modalités de l'article 13 sont respectées pour les décisions ou mesures restrictives affectant le laissez-passer journalier.

### **Art. 11. Modalités d'accompagnement liées aux titres de circulation aéroportuaires**

Les personnes titulaires d'un titre de circulation aéroportuaire de couleur jaune ou rouge peuvent accompagner d'autres personnes dans les domaines auxquels elles sont autorisées à accéder.

A cette fin, elles doivent :

- avoir en permanence à portée directe du regard la ou les personnes accompagnées ;
- veiller de façon raisonnable à ce qu'aucun manquement à la sûreté ne soit commis par la ou les personnes accompagnées.

Les membres d'équipage ont le droit d'accéder sans accompagnement aux zones et endroits prévus dans le PSA.

Le titulaire d'un laissez-passer journalier est accompagné «côté piste», lors de l'entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé ou parties critiques et pendant tout le séjour à l'intérieur des mêmes zones, par une personne titulaire d'un titre de circulation aéroportuaire y donnant droit.

En principe, une personne titulaire d'un titre de circulation aéroportuaire ne peut accompagner plus de 6 personnes titulaires de laissez-passer journalier.

Une exception au principe général énoncée à l'alinéa ci-dessus constitue le fait :

- d'accompagner des enfants âgés de moins de 13 ans dûment encadrés,
- d'accompagner des personnes dans un endroit prédéfini clos et qui n'est pas assujéti à des mesures de protection spécifiques,
- d'accompagner des personnes dans des zones du terminal A, du terminal B et du terminal GAT où des passagers peuvent séjourner.

Les exceptions au principe général consacré dans le présent article doivent être approuvées préalablement par la Police grand-ducale.

Toute personne titulaire d'un laissez-passer journalier doit se faire inscrire, avant d'entrer dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans une partie critique, sur un registre tenu au poste de contrôle de lux-Airport.

### **Chapitre 3 – Procédures entourant l'octroi ou le refus de l'octroi des différents types de titres de circulation aéroportuaires**

#### **Art. 12. L'autorisation d'accès**

La demande en obtention d'un titre de circulation aéroportuaire est introduite par le requérant auprès de lux-Airport.

L'obtention du titre de circulation aéroportuaire est subordonnée à l'octroi d'une autorisation d'accès délivrée par la Police grand-ducale.

#### **12.1. Dispositions spécifiques donnant droit à l'accès en dehors de la procédure normale d'accès**

Sont autorisés à accéder et à circuler dans les zones de sûreté aéroportuaires, les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques sans l'autorisation d'accès préalable délivrée par la Police grand-ducale et à condition de se conformer aux instructions et injonctions des agents énumérés à l'article 25 a), b) et c) ou du personnel exerçant des missions de sûreté pour compte de lux-Airport ainsi que d'y séjourner dans la limite de la durée normale, compte tenu des circonstances ;

- a) les passagers des transporteurs aériens, en possession d'un document d'identité et d'un titre de transport aérien valable tels qu'une carte d'embarquement, sous condition d'être accompagnés en dehors des zones réservées aux passagers dans le terminal A et dans le terminal B ;
- b) les passagers de l'aviation générale, en possession d'un document d'identité et figurant sur le HSO dûment rempli et signé par le commandant de bord, sous condition d'être accompagnés en dehors des zones réservées aux passagers dans le terminal GAT;
- c) les passagers de l'aviation sportive, en possession d'un document d'identité et figurant sur la déclaration de l'aviation sportive, sous condition d'être accompagnés ;

- d) les titulaires d'un certificat de membre d'équipage qui ont le droit d'accéder sans accompagnement aux zones et endroits prévus dans le PSA.

## **12.2. Demande en obtention d'une autorisation d'accès**

La demande en obtention d'une autorisation d'accès comprend:

1. l'identité du requérant: nom(s) et prénom(s), date et lieu de naissance, domicile, nationalité, numéro d'identité et le numéro de pièce d'identité ainsi qu'une photographie récente;
2. la nature du contrat de travail ou de la relation juridique liant le requérant à l'aéroport;
3. l'indication de la ou des zones et parties pour lesquelles le requérant demande avoir accès;
4. la déclaration écrite du requérant contenant l'autorisation de procéder à une vérification des antécédents et le consentement à ce que les données recueillies fassent l'objet d'une telle vérification conformément aux modalités prévues à la section 12.3. du présent article ;
5. la signature du requérant;
6. le cachet et la signature de l'employeur ou de l'organisme dont relève le requérant, précédés d'une attestation certifiant le bien-fondé et les motifs de la demande;
7. la raison justifiant l'accès à l'aéroport;
8. la durée du séjour envisagée;
9. un extrait récent du casier judiciaire couvrant les 5 dernières années et datant de moins de 3 mois;
10. les renseignements sur les emplois, les études et les lacunes au cours des cinq dernières années;
11. une photocopie de la carte d'identité ou du passeport en cours de validité;
12. le paiement par l'organisme ou l'employeur, d'un timbre de chancellerie d'un montant de 25 euros;
13. l'organisme ou l'employeur du titulaire présentant une demande lequel doit remettre à lux-Airport une caution de 50 euros qui sera restituée lors de la remise du titre de circulation aéroportuaire à lux-Airport.

Les fonctionnaires d'Etat sont dispensés des points 9, 10, 12 et 13 précités.

Le requérant doit avoir suivi définitivement le cours «SATP» au plus tard au moment de la remise matérielle du titre de circulation aéroportuaire par lux-Airport.

Toute demande incomplète est retournée au requérant.

La demande du requérant stipule en outre l'indication de l'employeur quant au besoin :

- a) d'introduire des articles prohibés ;
- b) d'accéder au secteur fret ;
- c) d'accéder au secteur du tri bagages ;
- d) de pouvoir effectuer l'accompagnement de personnes munies d'un laissez-passer journalier ;
- e) d'accéder aux aires de manœuvre.

### **12.3. Vérification des antécédents**

La Police grand-ducale procède à la vérification des antécédents sur une période minimale de 5 ans avant la délivrance d'un certificat de membre d'équipage ou d'un titre de circulation aéroportuaire et avant que le requérant ne suive une formation à la sûreté aéroportuaire.

La vérification des antécédents est suivie d'un avis prononcé par la Police grand-ducale et portant sur la délivrance d'une autorisation d'accès.

En vue de formuler un avis, la Police grand-ducale peut prendre en considération toute information administrative, policière ou judiciaire ainsi que tout renseignement nécessaire et notamment :

- le casier judiciaire dans tous les Etats de résidence au cours des cinq dernières années;
- les renseignements sur les emplois, les études et les lacunes au cours des cinq dernières années.

L'avis favorable de la Police grand-ducale à une demande d'autorisation d'accès donne droit à la délivrance d'un certificat de membre d'équipage ou d'un titre de circulation aéroportuaire.

L'avis défavorable de la Police grand-ducale est communiqué dans les meilleurs délais à la Commission Spéciale d'Accès à l'Aéroport (CSAA) prévue à l'article 14 du présent règlement et faisant notamment état :

- a) d'éventuelles condamnations pénales renseignées dans le casier judiciaire;
- b) d'une éventuelle interdiction de certains droits civils et politiques;

- c) d'éventuelles lacunes constatées au cours des cinq dernières années;
- d) d'un ou de plusieurs des motifs énumérés à l'article 13 du présent règlement.

La vérification des antécédents est renouvelée à des intervalles réguliers ne dépassant pas 5 ans.

La vérification des antécédents a lieu en relation avec toute demande, y compris de renouvellement et de prolongation de l'autorisation d'accès ainsi qu'en cas de changement d'employeur. En cas de demande de changement de zones de sûreté, la décision de l'opportunité de la vérification des antécédents revient à la Police grand-ducale.

#### **12.4. Octroi de l'autorisation d'accès par la Police grand-ducale**

La Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès.

A ce titre elle peut, le cas échéant, déléguer à lux-Airport la charge de la délivrance matérielle des titres de circulation aéroportuaire relatives aux demandes en obtention d'autorisations d'accès qui ont été avisées favorablement par ses soins.

#### **12.5. Refus de l'autorisation d'accès par la Police grand-ducale**

Lorsque la Police grand-ducale estime qu'elle n'est pas à même sur base d'un ou de plusieurs des motifs énoncés à l'article 13 d'émettre une autorisation d'accès, elle saisit la CSAA qui doit statuer endéans les trois mois. La Police grand-ducale notifie sa décision prise sur avis conforme de la CSAA au requérant.

La notification se fait par lettre recommandée avec accusé de réception et indique les voies de recours ordinaires existant au profit du requérant lui permettant, le cas échéant, d'interjeter appel contre la décision de refus d'autorisation d'accès.

#### **12.6. Délivrance du titre de circulation aéroportuaire**

Lorsque la demande en obtention d'une autorisation d'accès est avisée favorablement, le requérant se voit délivrer un titre de circulation aéroportuaire à fond partiel bleu, jaune ou rouge sur lequel figurent:

1. le nom du titulaire;
2. une photographie récente;
3. le nom de l'employeur du titulaire, sauf programmation électronique; et
4. le nom de l'entité qui a délivré le titre ou de l'aéroport; et
5. les domaines auxquels le titulaire est autorisé à accéder ;
6. la date d'expiration ;

7. la bande grise qui comportera, le cas échéant, des pictogrammes avec les indications suivantes :

- l'aire de manœuvre (=TWY et RWY) ;
- l'accès au fret
- l'accès au hall tri des bagages de soute ;
- les catégories d'articles prohibés à emporter ;
- le droit d'accompagnement.

lux-Airport est responsable de l'élaboration de l'ensemble des procédures à établir en relation avec les divers titres de circulation aéroportuaires existants et les transmet ensuite pour approbation à la Police grand-ducale ainsi qu'à la Direction de l'Aviation Civile.

lux-Airport veille, avant la remise du titre de circulation aéroportuaire à l'intéressé, que celui-ci ait effectivement suivi le cours «SATP» et lui remet ensuite ledit titre ainsi que l'original de l'autorisation d'accès délivrée par la Police grand-ducale.

### **12.7. Prolongation et renouvellement de l'autorisation d'accès**

La prolongation et le renouvellement de l'autorisation d'accès se font selon les modalités prévues au présent article comme pour la première demande en obtention.

La demande est à introduire par le requérant au moins 3 mois avant la fin de la validité de l'autorisation d'accès en cours.

Le renouvellement ou la prolongation de l'autorisation d'accès arrivé à échéance après 5 ans de validité est subordonné à un cours « SATP refresher ».

Le cours « SATP refresher » doit être dispensé avant la remise du nouveau titre de circulation aéroportuaire.

### **Art. 13. Mesures restrictives à l'autorisation d'accès**

La Police grand-ducale peut refuser l'octroi de l'autorisation d'accès, restreindre son emploi, sa durée ou sa validité, la suspendre, révoquer ou refuser son renouvellement lorsqu'il est à craindre que le requérant ou le titulaire constitue un risque pour la sécurité ou la sûreté de l'aviation civile parce qu'il :

- a) ne bénéficie pas, compte tenu de son comportement et de ses antécédents, de l'honorabilité nécessaire ou est dépourvu du sens de responsabilité requis;
- b) a fait une fausse déclaration ou a usé de moyens frauduleux pour s'octroyer l'accès à l'aéroport ;
- c) a un domicile au Grand-Duché de Luxembourg mais ne s'est pas fait inscrire auprès du bureau de population;

- d) est sans domicile fixe;
- e) refuse, à d'itératives reprises, d'obtempérer aux injonctions ou avertissements des agents figurant à l'article 25 a), b) et c) ;
- f) effectue une utilisation non-conforme de son titre de circulation aéroportuaire, de son laissez-passer journalier ou de son laissez-passer pour véhicules en infraction aux dispositions européennes pertinentes gouvernant la matière ;
- g) ne respecte pas les dispositions de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ainsi que les dispositions prévues par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ;
- h) constitue un risque pour la sécurité aérienne de par son comportement.

En vue de prendre une des mesures précitées, la Police grand-ducale peut prendre en considération toute information administrative, policière ou judiciaire ainsi que tout autre renseignement nécessaire qu'elle juge utile.

La notification des mesures restrictives à l'autorisation d'accès se fait moyennant lettre recommandée avec accusé de réception.

Pour les modalités générales ainsi que les modalités spécifiques entourant les divers contrôles d'accès il y a lieu de se référer au PSA respectivement au plan national de sûreté (PNS).

#### **Art. 14. La Commission Spéciale d'Accès à l'Aéroport (CSAA)**

- (1) La Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès.
- (2) Il est institué une CSAA chargée d'instruire les avis négatifs relatifs aux demandes d'autorisation d'accès et de se prononcer sur l'octroi ou le refus de l'octroi de l'autorisation d'accès sollicitée.
- (3) La CSAA est composée pour chaque affaire de 3 membres au moins dont un représentant du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et de deux représentants de la Direction de l'Aviation Civile. Un des 2 membres de la Direction de l'Aviation Civile préside les réunions de la CSAA.
- (4) La CSAA peut s'adjoindre d'experts si elle le juge nécessaire. Les membres de la CSAA sont nommés par le Ministre. La CSAA se dote d'un règlement intérieur qui est approuvé par le Ministre ayant les transports dans ses attributions.
- (5) La Police grand-ducale statue, sur avis conforme de la CSAA, par voie de décision administrative motivée sur l'octroi ou le refus des autorisations d'accès.

- (6) Si la CSAA est d'avis, en analysant le dossier et les arguments du requérant, qu'une mesure restrictive à l'autorisation d'accès au sens de l'article 13 ci-dessus ne s'impose plus, elle ne convoque pas l'administré.
- (7) Si la CSAA estime qu'une ou plusieurs des mesures restrictives à l'autorisation d'accès énumérées à l'article 13 ci-dessus sont toujours de rigueur, elle est tenue d'adresser au moins 8 jours avant la séance, une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat. Si l'intéressé ne comparaît pas devant la CSAA, la procédure est faite par défaut.
- (8) En vue de formuler son avis sur une des mesures restrictives à l'autorisation d'accès telles que prévues à l'article 13 ci-dessus, la CSAA peut prendre en considération toute information administrative, policière ou judiciaire ainsi que tout autre renseignement qu'elle juge utile à cet effet. Le cas échéant, elle peut même faire appel à témoins.
- (9) La notification de la décision administrative motivée octroyant ou refusant l'autorisation d'accès sollicitée se fait par la Police grand-ducale moyennant lettre recommandée avec accusé de réception.

#### **Art. 15. Durée de validité du titre de circulation aéroportuaire**

Le titre de circulation aéroportuaire a une durée de validité qui ne peut pas dépasser 5 ans.

#### **Art. 16. Vol, perte et disparition du titre de circulation aéroportuaire**

- (1) Le vol, la perte ou la disparition du titre de circulation aéroportuaire doit être immédiatement déclaré, sur un formulaire spécial, par le titulaire à lux-Airport qui en informe la Police grand-ducale et l'employeur ou l'organisme dont relève le titulaire.

Un registre desdites déclarations est tenu auprès de lux-Airport.

- (2) Toute omission d'exécution de la formalité prévue au paragraphe (1) expose son titulaire à l'application des dispositions pénales ou des dispositions de police qui s'imposent au cas concret telles qu'elles ont été notamment prévues à cet effet par la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ainsi que par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

#### **Art. 17. Restitution du titre de circulation aéroportuaire**

- (1) Le titulaire du titre de circulation aéroportuaire doit restituer sa carte à lux-Airport, qui en informe immédiatement la Police grand-ducale chaque fois que les motifs ayant conditionné la délivrance de la carte prennent fin, notamment lorsque le

contrat de travail ou les relations juridiques liant le requérant à l'aéroport viennent à terme, lorsque la durée de validité de la carte a expiré, lorsque la carte est défectueuse ou endommagée ou lorsqu'il y a eu suspension ou révocation de l'autorisation d'accès par les soins de la Police grand-ducale.

En cas de restitution définitive de la carte, lux-Airport restituera à l'organisme ou à l'employeur la caution de 50 euros.

- (2) Toute omission d'exécution de la formalité prévue au paragraphe (1) expose son titulaire à l'application des dispositions pénales ou des dispositions de police qui s'imposent au cas concret telles qu'elles ont été notamment prévues à cet effet par la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ainsi que par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

### **Art. 18. Obligations des employeurs et autres organismes**

L'employeur du titulaire du titre de circulation aéroportuaire, du titulaire du certificat de membre d'équipage ainsi que du porteur du laissez-passer journalier prévus ci-dessus ou l'organisme dont ils relèvent sont tenus de déclarer tous changements relatifs aux relations contractuelles intervenues avec les titulaires en question à lux-Airport, qui en informe immédiatement la Police grand-ducale.

Il est également tenu de déclarer à la Police grand-ducale tout fait survenu au niveau du contrôle des accès, susceptible de constituer une menace pour la sûreté de l'aviation civile.

L'employeur ou l'organisme demandant un titre de circulation aéroportuaire ou un certificat de membre d'équipage pour toute personne y employée doit obligatoirement veiller à ce que celle-ci ait suivi le cours «SATP». Le cours «SATP» est une condition préalable d'obtention du titre de circulation aéroportuaire ou du certificat de membre d'équipage. Le cours SATP ne peut être organisé qu'après le résultat de la vérification des antécédents.

### **Art. 19. Taxes, cautions et redevances**

Toute demande en obtention, en renouvellement ou en prolongation d'un titre de circulation aéroportuaire est soumise au paiement d'une taxe sous forme de timbre de chancellerie d'un montant de 25 euros.

Une caution de 50 euros pour tout titre de circulation aéroportuaire émise doit être remise à lux-Airport. Cette caution est restituée à l'organisme ou à l'employeur au moment de la restitution du titre.

En cas de vol, de perte ou de détérioration d'un titre de circulation aéroportuaire, la caution reste définitivement acquise à lux-Airport. Une nouvelle caution de 50 euros est due pour l'émission d'un double du titre de circulation aéroportuaire perdu, volé ou détérioré.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande de changement de zones de sûreté ou en cas de remplacement d'un titre de circulation aéroportuaire présentant des défauts non causés par le titulaire.

#### **Art. 20. Dispositions particulières – les visiteurs et la presse**

Les visiteurs dont la présence dans l'enceinte aéroportuaire est non liée à une quelconque activité aéroportuaire ainsi que les membres de la presse désirant procéder à des prises de vues à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire, peuvent se voir accorder par la Police grand-ducale une autorisation d'accéder aux zones de sûreté sous condition :

a) d'introduire une demande au moins 24 heures avant la visite en indiquant :

- les noms et prénoms des visiteurs
- le nom de l'organisme responsable visité
- les zones à visiter
- l'horaire envisagé pour la visite

Pour les visites en groupe dépassant le nombre de 6 personnes, il peut être établi au préalable une liste des participants avec les copies des pièces d'identité officielles afférentes.

Pour les visites en groupe dépassant le nombre de 12 personnes, la demande doit être introduite au moins 5 jours en avance ;

b) d'être muni d'un laissez-passer journalier;

c) de se faire accompagner par au moins une personne détentrice d'un titre de circulation aéroportuaire pendant tout le séjour dans l'enceinte aéroportuaire sous la réserve que tous les visiteurs et membres de la presse sont soumis aux dispositions de l'accompagnement prévues à l'article 11 du présent règlement;

d) de se conformer aux instructions et injonctions des agents énumérés à l'article 25 a), b) et c) ou du personnel exerçant des missions de sûreté pour le compte de lux-Airport.

### **Chapitre 4 – Contrôle des accès**

#### **Art. 21. Généralités**

(1) Le contrôle des accès s'effectue par des moyens humains et/ou électroniques.

(2) L'accès au côté piste est réglementé de manière à empêcher l'accès de personnes et de véhicules non autorisés à ces zones.

L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé est contrôlé afin de garantir que les personnes et les véhicules non autorisés ne puissent y accéder.

L'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé n'est accordé qu'aux personnes et aux véhicules qui remplissent les conditions de sûreté requises.

- (3) Le contrôle d'accès s'effectue par la mise en place d'un système électronique qui permet de vérifier la validité des données des différents titres de circulation aéroportuaire en circulation ainsi que la concordance entre les titres précités et leurs détenteurs de droit.

## **Art. 22. Exemptions au contrôle d'accès**

Sont exemptés du contrôle d'accès :

- le personnel en charge des urgences médicales, des urgences du service incendie, des urgences policières, douanières ou militaires et des urgences humanitaires, sous condition d'être accompagné tel que défini au PSA.
- le personnel en relation avec des visites officielles annoncées dans le cadre du protocole sous condition d'être accompagné par la Police grand-ducale.

## **Chapitre 5 – Contrôles de sûreté – inspection-filtrage**

### **Art. 23. Dispositions générales**

Nonobstant les dispositions de l'article 25, toute personne autorisée à accéder à l'intérieur des zones de sûreté aéroportuaires, des zones de sûreté à accès réglementé ou des parties critiques, y compris le personnel travaillant à l'aéroport, les membres d'équipage et les objets qu'ils transportent doit systématiquement se soumettre aux contrôles, inspections, filtrages et fouilles de sûreté prévus par la législation communautaire constituant la base légale du présent règlement ainsi que de ses règlements d'application.

Les contrôles de sûreté s'appliquent d'une part au moment de l'accès à des zones réglementées et, d'autre part, au moment de l'inspection-filtrage de personnes.

L'inspection-filtrage des personnes autres que les passagers ainsi que des objets qu'elles transportent doit être réalisée de la même façon que celle des passagers et de leurs bagages de cabine.

A l'exception des véhicules des personnes énumérées à l'article 25 lors de leur passage dans une zone de sûreté aéroportuaire, une zone de sûreté à accès réglementé ou une partie critique, les véhicules et les fournitures transportées font l'objet d'inspections conformément aux dispositions communautaires et nationales en vigueur.

## **Art. 24. Dispositions spécifiques**

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 25, les inspections, les filtrages et fouilles de sûreté sont effectués par la Police grand-ducale.

Le personnel qualifié qui accomplit les missions de sûreté pour compte de lux-Airport, est autorisé à vérifier l'identité des personnes contrôlées, à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à la fouille des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés entrant dans les zones de sûreté aéroportuaires, les zones de sûreté à accès réglementé voire dans les parties critiques de l'enceinte aéroportuaire. L'exécution de ces contrôles est effectuée sous le contrôle et la supervision de la Police grand-ducale conformément aux règles y afférentes figurant au PSA.

## **Art. 25. Exemptions aux contrôles de sûreté – inspection filtrage**

Les personnes suivantes ainsi que les objets qu'elles transportent sont exemptés, dans l'exercice de leurs fonctions, du contrôle de sûreté à l'entrée des zones de sûreté aéroportuaires, des zones de sûreté à accès réglementé ainsi que de la partie critique :

- a) les agents de la Direction de l'Aviation Civile investis de missions spécifiques de contrôle en matière de sûreté et de sécurité qui ont été désignés à cet effet sur base d'une évaluation du risque par le Directeur de l'Aviation Civile ainsi que leurs véhicules de service;
- b) les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises et de la Police grand-ducale qui ont été désignés à cet effet sur base d'une évaluation du risque ainsi que leurs véhicules de service;
- c) les superviseurs et auditeurs nommés sur base d'une évaluation du risque par le Ministre dans le cadre des missions prévues par le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté ainsi que leurs véhicules de service ;
- d) les membres de la Cour grand-ducale, les personnes qui les accompagnent ainsi que leurs véhicules;
- e) les membres du Gouvernement, les personnes qui les accompagnent ainsi que leurs véhicules;
- f) le personnel en charge des urgences médicales, des urgences du service incendie, des urgences policières, douanières ou militaires et des urgences humanitaires ainsi que leurs véhicules de service ;
- g) les pompiers SIS travaillant à l'aéroport de Luxembourg intervenant dans le cadre d'une menace pour l'aéroport de Luxembourg ainsi que leurs véhicules de service;
- h) les convoyeurs de fonds ainsi que leurs véhicules de service uniquement sous condition d'être accompagnés par la Police grand-ducale ;

- i) les militaires luxembourgeois en mission officielle de service;
- j) le procureur général, les procureurs d'Etat, les substituts du parquet ainsi que les juges d'instruction en mission de service dans le cadre d'une affaire pénale.

## **Chapitre 6 – Dispositions particulières**

### **Art. 26. Contrôles douaniers**

L'aéroport de Luxembourg étant un aéroport douanier, toute personne entrant ou quittant l'aéroport de Luxembourg et/ou se trouvant dans le rayon des douanes, qu'elle transporte ou non des marchandises peut être soumise à n'importe quel moment à un contrôle douanier et accisien par les agents des douanes et accises. Ces contrôles peuvent avoir lieu dans l'enceinte aéroportuaire, aux postes d'accès et de sortie de l'enceinte aéroportuaire et dans le rayon des douanes.

### **Art. 27. Mesures d'éloignements**

La Police grand-ducale peut prendre des mesures d'éloignement commandées par les circonstances et justifiées par des considérations d'intérêt public à l'égard des personnes dont l'attitude est contraire aux usages communément admis dans les locaux de l'aérogare ou qui, de par leur comportement, troublent l'ordre, la sûreté ou la sécurité dans un moyen de transport aérien, dans l'aérogare, ses alentours immédiats ou dans l'enceinte aéroportuaire.

Dans ce contexte et sur injonction, le titulaire du titre de circulation aéroportuaire, du laissez-passer journalier ou du certificat de membre d'équipage est tenu de remettre son titre d'accès à la Police grand-ducale.

Cependant en cas de remise d'un titre de circulation aéroportuaire, d'un laissez-passer journalier ou d'un certificat de membre d'équipage, la Police grand-ducale est tenue soit de restituer au titulaire ledit titre endéans les 48 heures, soit de le transférer avec rapport des faits à la CSAA prévue à l'article 14.

### **Art. 28. Règles de police**

Dans l'enceinte aéroportuaire, il est défendu de jeter ou de déposer des déchets par terre ainsi que de prendre des images des installations de sûreté et de l'application des mesures de sûreté.

Le Ministre peut, par arrêté ministériel, et sur avis du comité national de sûreté de l'aviation civile, prendre des mesures de police additionnelles. L'arrêté ministériel doit être apposé de façon visible à chaque point d'accès afin d'en informer le public concerné.

### **Art. 29. Surveillance, rondes et autres contrôles physiques**

Une surveillance et des rondes sont sporadiquement organisées afin de surveiller :

- les limites entre côté ville, côté piste, zones de sûreté à accès réglementé, parties critiques et, le cas échéant, zones délimitées ; et
- les zones du terminal et leurs environs qui sont accessibles au public, y compris les zones de stationnement et les voies de circulation automobile; et
- le port et la validité des titres de circulation aéroportuaires des personnes présentes dans les zones de sûreté à accès réglementé autres que les zones où des passagers sont présents ; et
- l'affichage et la validité des laissez-passer des véhicules présents côté piste; et
- les bagages de soute, le fret et le courrier, les approvisionnements de bord ainsi que le courrier et le matériel des transporteurs aériens en attente de chargement dans les parties critiques.

La fréquence et les moyens mis en œuvre en termes de surveillance et de rondes sont fondés sur une évaluation du risque à approuver par les autorités compétentes en la matière.

#### **Art. 30. La carte de l'auditeur PNCQ**

La carte de l'auditeur PNCQ est un titre qui légitime d'effectuer des contrôles de sûreté dans le domaine du contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile.

Les modalités d'application relatives à ladite carte sont établies dans le PSA.

#### **Art. 31. Modalités d'utilisation spécifiques applicables au laissez-passer pour véhicules**

Le laissez-passer pour véhicules, qui est de couleur et de modèle uniformes, est fixé à un endroit visible du véhicule pendant toute la durée du séjour dans les zones de sûreté à accès réglementé autorisées ou dans les parties critiques.

Les occupants d'un véhicule autorisé à circuler dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport ne sont pas dispensés du port du titre de circulation aéroportuaire ou du laissez-passer journalier donnant accès à la zone ou à la partie dans laquelle se trouve le véhicule.

Nonobstant les dispositions de l'article 10 prévues ci-dessus, le non-respect des règles de circulation applicables à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire peut entraîner la révocation du laissez-passer par la Police grand-ducale conformément aux dispositions de l'article 27.

Les dispositions de l'article 14 sont inapplicables pour les laissez-passer pour véhicules.

Les véhicules des personnes bénéficiant d'une exemption en vertu de l'article 25 sont exemptés des obligations dudit laissez-passer pour véhicules pour la courte durée du séjour nécessité par leurs fonctions au sein de l'enceinte aéroportuaire.

Aucun laissez-passer pour véhicules ne peut être accordé si la personne requérante n'est pas titulaire soit d'un titre de circulation aéroportuaire soit d'un laissez-passer journalier.

Il s'ensuit que le retrait de l'autorisation d'accès par la Police grand-ducale emporte nécessairement révocation du laissez-passer pour véhicules.

## **Chapitre 7 – Dispositions dérogatoires**

### **Art. 32. Les chantiers**

Le déroulement de chantiers à l'aéroport de Luxembourg peut donner lieu à d'autres mesures compensatoires applicables en matière de contrôle d'accès et de contrôles de sûreté telles que prévues dans le cadre du présent règlement à condition que lesdites mesures garantissent le même niveau de sûreté et de sécurité que les mesures qui sont applicables habituellement.

Les modalités afférentes à de telles procédures spécifiques sont établies au PSA.

### **Art. 33. Approbations délivrées par la Direction de l'Aviation Civile et par la Police Grand-Ducale**

La Direction de l'Aviation Civile et la Police grand-ducale approuvent les modèles des pièces et documents concernant l'accès, la sûreté aérienne et la formation y relative sur avis du Comité de Sûreté Aéroportuaire qui à cette fin reçoit, avise et continue les propositions de l'exploitant de l'aéroport de Luxembourg à la Direction de l'Aviation Civile et à la Police grand-ducale.

## **Chapitre 8 – Dispositions finales**

### **Art. 34. Disposition abrogatoire**

Le règlement grand-ducal du 25 novembre 2011 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables est abrogé à partir de la date de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal.

### **Art.35. Dispositions transitoires**

Les titres de circulation aéroportuaires qui ont été délivrés sous l'empire du règlement grand-ducal du 25 novembre 2011 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables gardent leur validité.

Les titres de circulation aéroportuaires qui ont été délivrés sous l'empire du règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables perdent leur validité après le 7 décembre 2012.

Le titulaire est dispensé du timbre de chancellerie de 25 euros lors du simple remplacement de son titre de circulation aéroportuaire.

### **Art. 36. Mise en vigueur**

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre des Finances sont chargés de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement  
durable et des Infrastructures,  
***Claude Wiseler***

**Henri**

Le Ministre de l'Intérieur,  
***Jean-Marie Halsdorf***

Le Ministre des Finances,  
***Luc Frieden***

# **Avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables**

## **II.**

### **Commentaire des articles**

#### **Ad Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup> définit le sens des termes scientifiques et techniques tels qu'ils doivent être interprétés dans le cadre du présent projet de règlement. La définition de ces termes spécifiques permet de contrecarrer toute discussion divergente à leur sujet en ne retenant qu'une seule interprétation possible quant à la portée de leur sens réel.

La plupart des définitions en question découlent de l'article 3 du règlement modifié (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002.

#### **Ad Article 2**

L'article 2 délimite l'étendue de la surface englobée par l'aéroport de Luxembourg et définit les différentes zones de sûreté existant endéans de cette surface.

Par ailleurs, il fixe les modalités de comportement au sein de certaines zones de sûreté sous peine d'exposition à des poursuites pénales.

Enfin, il prévoit encore les modalités de séparation entre zones de sûreté ainsi que les modalités spécifiques liées à la classification et à la déclassification des zones de sûreté.

#### **Ad Article 3**

L'article 3 énumère les caractéristiques générales inhérentes aux différents titres de circulation aéroportuaires pour personnes existant au Grand-Duché de Luxembourg et ayant une valeur juridique contraignante.

Par ailleurs, il fixe les droits et obligations qui sont attachés aux titres précités.

#### **Ad Article 4**

L'article 4 fixe les modalités inhérentes aux titres de circulation aéroportuaires pour les personnes travaillant habituellement à l'aéroport de Luxembourg.

#### **Ad Article 5**

L'article 5 détermine les modalités inhérentes aux autres documents d'accès dont peuvent se prévaloir les personnes ne travaillant pas habituellement à l'aéroport des Luxembourg. En l'occurrence, il s'agit :

- du laissez-passer journalier
- du certificat de membre d'équipage
- de la déclaration de l'aviation sportive
- du Handling Service Order (HSO)

Les modalités dont question à l'alinéa précédent déterminent les droits et obligations auxquels donnent lieu les titres de circulation aéroportuaires précités.

### **Ad Article 6**

L'article 6 détermine les modalités d'utilisation spécifiques applicables au laissez-passer pour véhicules.

A cet effet, l'article en question définit les différentes procédures attachées à l'individualité de ce titre spécifique.

Ces différentes procédures incluent notamment les modalités d'obtention du titre, les modalités relatives à l'apparence matérielle du titre ainsi que les exceptions gouvernant les titres en question.

### **Ad Article 7**

L'article 7 détermine les modalités d'utilisation générales applicables à la fois aux titres de circulation aéroportuaires et aux autres documents d'accès.

A cet effet, l'article en question définit les différentes procédures attachées à l'individualité des titres d'accès pour personnes existant.

Ces différentes procédures incluent notamment les droits et obligations générales auxquels donnent lieu les titres précités ainsi que les sanctions auxquelles s'exposent leurs titulaires en cas de violation des droits et obligations générales précités.

### **Ad Article 8**

L'article 8 prévoit les modalités d'utilisation spécifiques applicables aux titres de circulation aéroportuaire pour les personnes travaillant habituellement à l'aéroport de Luxembourg.

Ces modalités d'utilisation spécifiques ont trait :

- à la formation en relation avec ce type de titre
- à l'apparence matérielle du titre en question.

### **Ad Article 9**

L'article 9 prévoit les modalités d'utilisation spécifiques applicables aux titres de circulation aéroportuaire pour les personnes ne travaillant pas habituellement à l'aéroport de Luxembourg.

Il s'agit en l'occurrence des modalités d'utilisation spécifiques applicables aux titres suivants :

- le laissez-passer journalier
- le certificat de membre d'équipage
- la déclaration de l'aviation sportive
- le Handling Service Order (HSO)
- la carte PNCQ

### **Ad Article 10**

L'article 10 prévoit que les dispositions relatives à l'utilisation, la restitution, la perte, la disparition, le vol d'un titre de circulation aéroportuaire prévues dans le cadre du présent règlement grand-ducal sont aussi applicables au porteur du laissez-passer journalier et du laissez-passer pour véhicules.

### **Ad Article 11**

L'article 11 fixe les modalités d'accompagnement liées aux divers titres de circulation aéroportuaires.

Ces modalités d'accompagnement sont constituées par un principe général ainsi que par des hypothèses d'exception à ce principe général.

### **Ad Article 12**

L'article 12 retrace les différentes procédures entourant ou pouvant, le cas échéant, entourer l'autorisation d'accès.

Tout d'abord la procédure d'exception qui déroge à la procédure normale d'accès permet, sous certaines conditions, à certaines catégories de personnes d'accéder et de circuler dans les zones de sûreté aéroportuaires, dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques sans être en possession d'une autorisation d'accès préalable délivrée par la Police grand-ducale.

A part cette procédure d'exception, le déroulement de la procédure normale d'accès a lieu à travers plusieurs sous-procédures.

La première procédure dans la procédure normale d'accès énumère, sous peine d'irrecevabilité de la demande d'obtention d'une autorisation d'accès, tous les documents et informations qu'il faut joindre au dossier de la demande.

La procédure qui suit la procédure précitée a trait à la vérification des antécédents des demandeurs d'une autorisation d'accès.

Les modalités entourant la vérification des antécédents des demandeurs d'une autorisation d'accès sont de la seule compétence de la Police grand-ducale qui formule après cette vérification ou bien un avis favorable ou bien un avis défavorable en rapport avec un dossier de demande d'une autorisation d'accès.

L'avis favorable de la Police grand-ducale à une demande d'autorisation d'accès donne droit à la délivrance d'un certificat de membre d'équipage ou d'un titre de circulation aéroportuaire.

L'avis défavorable de la Police grand-ducale à une demande d'autorisation d'accès est communiqué dans les meilleurs délais à la Commission Spéciale d'Accès à l'Aéroport. (CSAA)

En cas d'avis favorable, la Police grand-ducale octroie l'autorisation d'accès requise étant donné qu'elle est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès.

Elle peut, le cas échéant, déléguer à lux-Airport la charge de la délivrance matérielle des titres de circulation aéroportuaire relative aux demandes en obtention d'autorisations d'accès qui ont été avisées favorablement par ses soins.

En cas d'avis défavorable de sa part, la Police grand-ducale saisit la CSAA prévue à l'article 14 du présent règlement grand-ducal qui doit statuer endéans les trois mois. La Police grand-ducale notifie ensuite sa décision prise sur avis conforme de la CSAA au requérant.

Finalement, lorsque la demande en obtention d'une autorisation d'accès a été avisée favorablement, le requérant se voit délivrer un titre de circulation aéroportuaire sur lequel sont énumérées les informations le concernant ainsi que les droits que lui confère le titre en question.

La prolongation et le renouvellement de l'autorisation d'accès se font selon les modalités prévues au présent article pour la première demande en obtention.

### **Ad Article 13**

L'article 13 énumère les différentes hypothèses englobées par les mesures restrictives à une autorisation d'accès.

A ce titre, la Police grand-ducale peut refuser l'octroi de l'autorisation d'accès, restreindre son emploi, sa durée ou sa validité, la suspendre, révoquer ou refuser son renouvellement.

La notification des mesures restrictives à l'autorisation d'accès se fait moyennant lettre recommandée avec accusé de réception.

### **Ad Article 14**

L'article 14 fixe le fonctionnement interne de la Commission Spéciale d'Accès à l'Aéroport (CSAA) ainsi que les missions dévolues à la CSAA chargée de se prononcer chaque fois que la Police grand-ducale a émis un avis négatif à l'égard d'une demande d'autorisation d'accès.

En outre, l'article 14 établit la composition de la CSAA.

### **Ad Article 15**

L'article 15 établit la durée de validité maximale d'un titre de circulation aéroportuaire en le limitant à 5 ans.

### **Ad Article 16**

L'article 16 fixe les modalités entourant le vol, la perte ou la disparition d'un titre de circulation aéroportuaire sous peine d'exposition à des poursuites pénales.

### **Ad Article 17**

L'article 17 fixe les modalités entourant la restitution d'un titre de circulation aéroportuaire sous peine d'exposition à des poursuites pénales

### **Ad Article 18**

L'article 18 fixe les obligations incombant aux employeurs et aux autres organismes en cas de changements intervenus dans les relations contractuelles que ceux-ci entretiennent avec des titulaires de titres de circulation aéroportuaire.

De même, cet article prévoit certaines obligations des employeurs en matière de formation de leur personnel ainsi qu'en matière de surveillance quotidienne ; obligations qui ont notamment trait à la validité des titres de circulation aéroportuaire.

### **Ad Article 19**

L'article 19 instaure les modalités relatives aux taxes, cautions et redevances ayant trait à la demande, l'émission, le vol, la perte ou la détérioration de titres de circulation aéroportuaire.

### **Ad Article 20**

L'article 20 établit un régime dérogatoire au régime commun en vigueur en matière d'accès au profit des visiteurs dont la finalité du séjour dans l'enceinte de l'aéroport n'est pas en relation avec l'activité aéroportuaire ainsi qu'au profit des membres de la presse.

Ce régime dérogatoire se justifie étant donné qu'il est encadré par des conditions spécifiques en mesure d'éviter toutes sortes de tentatives d'abus de la part des potentiels bénéficiaires en question.

### **Ad Article 21**

L'article 21 fixe les modalités du contrôle des accès effectué à l'intérieur des différentes zones de sûreté faisant partie de l'aéroport de Luxembourg.

### **Ad Article 22**

L'article 22 énumère, de façon limitative, les hypothèses donnant droit à une exemption au contrôle d'accès.

Afin d'éviter d'éventuels abus, ces hypothèses d'exemption au contrôle d'accès sont cependant liées à des conditions spécifiques d'accompagnement.

### **Ad Article 23**

L'article 23 fixe le cadre général des contrôles de sûreté – inspection-filtrage ayant lieu en matière d'accès à l'aéroport de Luxembourg.

### **Ad Article 24**

L'article 24 établit les spécificités des contrôles de sûreté – inspection-filtrage.

Les contrôles de sûreté – inspection-filtrage sont effectués par la Police grand-ducale ou, le cas échéant, sous leur contrôle et supervision, par du personnel qualifié agissant pour compte de lux-Airport qui a été dûment autorisé préalablement à effectuer de tels contrôles de sûreté.

### **Ad Article 25**

L'article 25 énumère de façon limitative et exhaustive les différentes catégories de personnes qui sont exemptées dans l'exercice de leurs fonctions des contrôles de sûreté – inspection filtrage à l'entrée des zones de sûreté aéroportuaires, des zones de sûreté à accès règlementé ainsi que de la partie critique.

Ces exemptions se justifient de par les missions spécifiques dont sont investies ces différentes catégories de personnes.

### **Ad Article 26**

L'article 26 fixe le cadre spécifique des contrôles douaniers à l'aéroport de Luxembourg.

### **Ad Article 27**

L'article 27 fixe les modalités relatives aux mesures d'éloignements qui sont de la seule compétence de la Police grand-ducale.

Ces modalités incluent les hypothèses de retrait ainsi que de restitution des titres de circulation aéroportuaire et se justifient par un comportement fautif et inadmissible à la base de la part de titulaires de titres de circulation aéroportuaire.

### **Ad Article 28**

L'article 28 énonce certaines règles de police s'appliquant d'office dans l'enceinte aéroportuaire.

### **Ad Article 29**

L'article 29 établit le principe de pouvoir mettre en œuvre sporadiquement des contrôles suppléants en matière d'accès à l'aéroport de Luxembourg afin de pouvoir garantir un niveau de protection aussi élevé que possible en la matière.

En l'occurrence, il s'agit des rondes ainsi que d'autres contrôles physiques.

### **Ad Article 30**

L'article 30 établit les modalités spécifiques inhérentes à la carte de l'auditeur PNCQ qui permet d'effectuer des contrôles de sûreté dans le domaine de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile.

### **Ad Article 31**

L'article 31 détermine les particularités en termes d'obligations incombant aux titulaires d'un laissez-passer pour véhicules ainsi que les sanctions qui peuvent, le cas échéant, en découler en cas de non-respect.

### **Ad Article 32**

L'article 32 prévoit l'hypothèse d'un régime dérogatoire au régime de droit commun qui est susceptible de pouvoir être appliqué en matière de contrôle d'accès et de contrôles de sûreté – inspection filtrage dans le cadre du déroulement de chantiers à l'aéroport de Luxembourg.

### **Ad Article 33**

L'article 33 établit la procédure d'approbation des modèles, pièces et documents concernant l'accès, la sûreté aérienne et la formation y relative.

La Police grand-ducale ainsi que la Direction de l'Aviation Civile sont les autorités qui prennent les décisions finales à la fin de la procédure en question.

Le Comité de Sûreté Aéroportuaire ainsi l'exploitant de l'aéroport n'ont qu'un rôle consultatif endéans ladite procédure.

### **Ad Article 34**

L'article 34 fixe le principe d'abrogation d'office dès l'entrée en vigueur du présent projet de règlement grand-ducal de l'ancien règlement grand-ducal du 25 novembre 2011 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

L'abrogation de l'ancien règlement grand-ducal se justifie étant donné qu'il y aurait eu trop de modifications à insérer dans le texte ancien de sorte qu'un tout nouveau texte a le mérite d'assurer la lisibilité de la transposition des dispositions européennes au niveau national qui sont actuellement de mise en la matière.

### **Ad Article 35**

L'article sous rubrique établit certaines modalités transitoires quant au maintien en vigueur au-delà de la prise d'effet du présent règlement grand-ducal des titres de circulation aéroportuaire émis sous l'égide des anciens règlements grand-ducaux ayant régi ladite matière.

Ces dispositions transitoires se justifient pour des raisons pratiques et permettent une adéquation progressive à la nouvelle législation applicable en la matière.

### **Ad Article 36**

L'article 36 fixe la date de prise d'effet ainsi que les modalités d'exécution et de publication du présent règlement grand-ducal.