CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

Projet No 09/2010-1 **1er mars 2010**

Licences des contrôleurs aériens (II)

Texte du projet

Version remaniée de l'avant-projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Version remaniée de l'avant-projet de règlement grand-ducal relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne

Informations techniques :

No du projet :	09/2010
Date d'entrée :	1er mars 2010
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Commission :	Commission sociale

Procédure consultative

18 rue Auguste Lumière L-1950 Luxembourg
B.P. 1263 L-1012 Luxembourg
T. +352 48 86 16-1 F. +352 48 06 14
info@csl.lu www.csl.lu

I.
Version remaniée de l'

(Avant-projet de)

Loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

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

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du xx xx xxxx et celle du Conseil d'Etat du xx xx xxxx ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1er. Champ d'application et objectif.

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

La présente loi a pour objet la mise en œuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Art. 2. Définitions.

Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par :

a) « service du contrôle de la circulation aérienne » : un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne ;

b) « prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;
c) « circulation aérienne générale » : tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI ;
d) « licence » : un certificat, quelle que soit sa dénomination, délivré et renseigné conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE précitée, et qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et aux mentions qu'il comporte ;
e) « qualification » : l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes :
    1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV) ;
    2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI) ;
    3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural – APP) ;
    4. contrôle d'approche de surveillance (approach control surveillance – APS) ;
    5. contrôle régional aux procédures (aera control procedual – ACP) ;
    6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS) ;
f) « mention de qualification » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question ;
g) « mention d'unité » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer ;
h) « mention linguistique » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire ;
i) « mention d'instructeur » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position ;
j) « indicateur d'emplacement OACI » : le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique ;
k) « secteur » : une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol ;
l) « formation » : l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée ; la formation comprend :
    1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire ;
    2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la

position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence ;
4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur ;
5. une formation d'examinateur et/ou d'évaluateur ;

m) « organisme de formation » : une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'Aviation Civile en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation ;
n) « programme de compétence d'unité » : programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence ;
o) « plan de formation en unité » : un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position ;
p) « examinateur (*assessor*) » ou « évaluateur » : l'autorisation établie par la DAC qui indique l'aptitude du titulaire à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne ;
q) «OACI » : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
r) « OJTI (*on the job training instructor*) » : instructeur de formation sur la position.

Art. 3. Autorité nationale de surveillance.

La Direction de l'Aviation Civile, ci-après dénommée « la DAC », est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer, proroger, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites.

La DAC est aussi l'autorité compétente pour :

a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne ;
b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions ;
c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 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 règlementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Art. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences.

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne :

a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale ;
b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ;
c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit :

a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent ;
b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi ;
c) être en possession d'une attestation médicale valide ;
d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.

Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne.

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit :

a) être âgé au minimum de 21 ans ;
b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité ;
c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi ;
d) être en possession d'une attestation médicale valide ;
e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées.

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées

b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée ;

c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;

d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associés ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;

e) à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi :

a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales ;

b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne ;

c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;

d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission 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 se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne.

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal :

a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive n° 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ;

b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal ;

c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.

La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services,

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.

L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements.

Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile prend en compte les dispositions du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile si elle procède à la suspension ou au retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions associées dans les cas de notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal précité du 8 mai 2007.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Palais de Luxembourg, le xx xx xxxx

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

Henri

Claude WISELER

Le Ministre des Finances,

Luc FRIEDEN

***

ANNEXE I

SPÉCIFICATIONS APPLICABLES AUX LICENCES

1) Renseignements figurant sur la licence

(Les éléments devant être traduits en anglais étant signalés par un astérisque)

a) *dénomination de l'État ou de l'autorité délivrant la licence (en caractères gras);
b) *titre de la licence (en caractères très gras);
c) numéro de série de la licence, en chiffres arabes, attribué par l'autorité délivrant la licence;
d) nom complet du titulaire (si la langue nationale utilise un alphabet autre que l'alphabet romain, le nom doit également être libellé en caractères romains);
e) date de naissance;
f) nationalité du titulaire;
g) signature du titulaire;
h) *authentification pour les modalités et l'autorisation du titulaire à exercer les privilèges afférents à la licence, avec indication:
i) des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques, mentions d'instructeur et mentions d'unité;
ii) des dates auxquelles ces mentions ont été octroyées pour la première fois;
iii) des dates d'expiration de la validité des mentions;
i) signature de l'agent délivrant la licence et date de délivrance;
j) cachet ou tampon de l'autorité qui délivre la licence ;
k) une attestation médicale en cours de validité doit être jointe à la licence.

2) Support

Il convient d'utiliser du papier de première qualité ou un autre matériau satisfaisant, et les éléments mentionnés au point 1 doivent apparaître distinctement.

3) Couleur

La couleur de la licence de contrôleur de la circulation aérienne et du contrôleur stagiaire de la circulation aérienne est le jaune.

***

ANNEXE II

EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION

1) Partie A - Exigences en matière de formation initiale applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

La formation initiale garantira que les contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires satisfont au moins aux objectifs en matière de formation de base et de formation de qualification énoncés par les « *Guidelines for Air traffic controller Common Core Content Initial Training* », édition du 10 décembre 2004 sinon la dernière édition en vigueur, d'Eurocontrol, afin que les contrôleurs de la circulation aérienne soient capables de gérer la circulation aérienne d'une façon sûre, rapide et efficace.

La formation initiale couvrira les aspects suivants: droit aérien, gestion du trafic aérien, y compris les procédures d'opérations coordonnées entre civils et militaires, météorologie, navigation, aéronefs et principes du vol, y compris la bonne compréhension entre le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote, facteurs humains, équipements et systèmes, environnement professionnel, sécurité et culture de la sécurité, systèmes de gestion de la sécurité, situations inhabituelles ou urgences, systèmes dégradés, connaissances linguistiques, incluant la phraséologie radiotéléphonique.

Ces matières devront être enseignées de façon à préparer les candidats aux différents types de services de circulation aérienne, et à souligner les aspects relatifs à la sécurité. La formation initiale consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations, et sa durée sera fixée dans les plans de formation initiale agréés. Les compétences acquises doivent garantir que le candidat peut être considéré comme compétent pour faire face à des situations de trafic complexe et dense, afin de faciliter le passage à la formation en unité. La compétence du candidat après la formation initiale sera évaluée au moyen d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue.

2) Partie B - Exigences en matière de formation en unité pour les contrôleurs de la circulation aérienne

Les plans de formation en unité exposeront en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application des consignes et méthodes locales dans l'unité sous la surveillance d'un instructeur de formation sur la position. Le plan agréé décrira tous les éléments du système d'évaluation de la compétence, comprenant les modalités de travail, l'évaluation des progrès et les examens, ainsi que les procédures de notification aux autorités de surveillance nationales.

La formation en unité peut comporter certains éléments de la formation initiale qui sont spécifiquement liés aux conditions nationales. La durée de la formation en unité sera fixée dans le plan de formation en unité. Les compétences exigées seront évaluées dans le cadre d'examens adéquats ou d'un système d'évaluation continue, par des examinateurs ou évaluateurs de compétences agréées qui seront neutres et objectifs dans leur jugement. À cette fin, les autorités nationales de surveillance mettront en place des mécanismes de recours pour assurer un traitement équitable des candidats.

3) Partie C - Exigences en matière de formation continue applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

Les qualifications et mentions d'unité inscrites sur les licences de contrôleur de la circulation aérienne seront maintenues valides par une formation continue agréée, comprenant une formation destinée à entretenir les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne, des cours de mise à jour, une formation aux situations d'urgence et, le cas échéant, une formation linguistique.

La formation continue consistera en des cours théoriques et pratiques, avec des simulations. À cette fin, l'organisme de formation établira des programmes de compétence d'unité décrivant les processus, les ressources humaines et le temps nécessaires pour assurer une bonne formation continue adaptée et pour vérifier les compétences. Ces programmes devront être réexaminés et agréés au moins tous les trois ans. La durée de la formation continue sera arrêtée selon les nécessités opérationnelles des contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans l'unité, eu égard, notamment, à un changement réalisé ou planifié de procédures ou d'équipements, ou à la lumière des exigences générales en matière de gestion de la sécurité. La compétence de chaque contrôleur de la circulation aérienne sera évaluée de manière adéquate au moins tous les trois ans. Le prestataire de services de navigation aérienne devra veiller à ce que des mécanismes garantissant un traitement équitable soient appliqués au profit des titulaires de licences dont la validité des mentions ne peut être prorogée.

***

II.

Version remaniée de l'

(Avant-projet de)

Règlement grand-ducal relatif aux qualifications et aux mentions associées aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

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

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la règlementation de la navigation aérienne et notamment son article 7 ;

Vu la loi 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 la loi modifiée du 28 novembre 1961 portant approbation de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne 'Eurocontrol' et annexes, ainsi que du Protocole de signature et du Protocole relatif à la période transitoire, signés à Bruxelles, le 13 décembre 1960 ;

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 règlementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ;

Vu la loi du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne ;

Vu la loi du xx xx xxxx relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et notamment ses articles 5 et 6 ;

Vu le règlement (CE) n°550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel Unique Européen, et notamment son article 5 ;

Vu la directive (CE) n°2006/23 du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ;

Vu la fiche financière ;

Vu les avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art.1er. Champ d'application.

Le présent règlement grand-ducal a pour objet la mise en œuvre de la loi du xx xx xxxx relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Il détermine :
- les modalités de délivrance des qualifications et mentions afférentes associées aux licences de contrôle aérien ;
- les modalités de délivrance des attestations médicales ;
- les modalités d'homologation des organismes de formation.
- la fixation des taxes dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien en validité des licences, qualifications et mentions du contrôleur de la circulation aérienne et de leurs modalités de perception.

Le présent règlement grand-ducal s'applique aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires exerçant leurs fonctions sous la responsabilité de prestataires de services de navigation aérienne offrant leurs services principalement pour des mouvements d'aéronefs en circulation aérienne générale.

Art. 2. Mention d'instructeur de formation sur la position (OJTI).

(1) La mention d'instructeur de formation sur la position (OJTI) est délivrée au titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne qui :

a) est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
b) est titulaire d'au moins une qualification valable ;
c) a assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des services du contrôle de la circulation aérienne concernant les qualifications et les mentions pour lesquelles la formation est assurée ;
d) justifie d'une expérience d'au moins six mois de la qualification sur le secteur, le groupe de secteurs ou la position opérationnelle sur lesquels l'instruction est dispensée ;
e) a suivi avec succès la formation OJTI agréée par la Direction de l'Aviation Civile au cours de laquelle les connaissances, les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyens d'examen adéquats.

(2) La mention OJTI autorise son titulaire à assurer la formation et la surveillance pour une position opérationnelle déterminée, un secteur ou un groupe de secteurs pour lesquels il détient une mention en cours de validité et pour autant qu'il ait été

désigné à cet effet par un prestataire de services de navigation aérienne, à exercer les fonctions suivantes :

a) dispenser de l'instruction et superviser les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne ;
b) dispenser de l'instruction et superviser les titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne sur la position dans le cadre de l'obtention, du maintien ou du renouvellement des qualifications et des mentions.

(3) La mention OJTI est valable pendant 36 mois et peut être renouvelée pour autant que son titulaire réussisse les programmes de maintien de la validité agréée par la Direction de l'Aviation Civile de la mention OJTI.

Art. 3. Qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les licences contiennent une ou plusieurs des qualifications suivantes, de façon à indiquer le type de services que le titulaire de la licence est habilité à assurer :

a) la qualification « contrôle d'aérodrome à vue (ADV) », qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d'aérodrome pour un aérodrome non doté de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées ;
b) la qualification « contrôle d'aérodrome aux instruments (ADI) », qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle de la circulation aérienne en circulation d'aérodrome pour un aérodrome doté de procédures d'approche ou de départ aux instruments publiées. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualifications visées au paragraphe 1 de l'article 4 ;
c) la qualification « contrôle d'approche aux procédures (APP) », qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit sans utiliser d'équipements de surveillance ;
d) la qualification « contrôle d'approche de surveillance (APS) », qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l'arrivée, au départ ou en transit à l'aide d'équipements de surveillance. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées au paragraphe 2 de l'article 4 ;
e) la qualification « contrôle régional aux procédures (ACP) », qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer sans équipements de surveillance les services du contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs ;
f) la qualification « contrôle régional de surveillance (ACS) », qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle de la circulation aérienne pour des aéronefs à l'aide d'équipements de surveillance. Elle est accompagnée d'au moins une des mentions de qualification visées au paragraphe 3 de l'article 4.

Art. 4. Mentions de qualification.

(1) La qualification « contrôle d'aérodrome aux instruments (ADI) » visée au paragraphe b) de l'article 3 est complétée d'au moins une des mentions suivantes :

a) la mention « contrôle tour (TWR) », qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle dans les cas où le contrôle d'aérodrome est assuré à partir d'un seul poste de travail ;
b) la mention « contrôleur des mouvements au sol (GMC) », qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol ;
c) la mention « surveillance des mouvements au sol (GMS) », délivrée en complément de la mention visée aux alinéas a) et b) du présent paragraphe 1, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer le contrôle des mouvements au sol à l'aide de systèmes de contrôle et de guidage des mouvements de surface sur les aérodromes ;
d) la mention « contrôle air (AIR) », qui indique que les titulaire de la licence est compétent pour assurer les services de contrôle d'aérodrome hormis les mouvements au sol ;
e) la mention « contrôle radar d'aérodrome (RAD) », délivrée en complément des mentions visées aux alinéas a) et d) du présent paragraphe 1.

(2) La qualification « contrôle d'approche de surveillance (APS) » visée au paragraphe d) de l'article 3 est complétée d'au moins une des mentions suivantes :

a) la mention « radar » (RAD), qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer le service de contrôle d'approche au moyen d'un équipement radar primaire et/ou secondaire;
b) la mention « radar d'approche de précision (PAR) », délivrée en complément de la mention « radar » visée à l'alinéa a) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste d'atterrissage, le guidage d'approche de précision depuis le sol à l'aide d'un équipement radar d'approche de précision;
c) la mention « radar d'approche de surveillance (SRA) », délivrée en complément de la mention « radar » visée à l'alinéa a) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer, au profit des aéronefs en approche finale vers la piste, le guidage d'approches classiques depuis le sol au moyen d'un équipement de surveillance;
d) la mention « surveillance dépendante automatique (ADS) », qui indique que le titulaire est compétent pour fournir des services de contrôle d'approche à l'aide d'un système de surveillance dépendante automatique;
e) la mention « contrôle terminal (TCL) », délivrée en plus des mentions « radar » ou « surveillance dépendante automatique » visées aux alinéas a) et d) du paragraphe 2, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit d'aéronefs évoluant dans une région de contrôle terminale et/ou des secteurs adjacents spécifiés à l'aide de tout type d'équipement de surveillance.

(3) La qualification « contrôle régional de surveillance » (ACS) visée au paragraphe f) de l'article 3 est complétée d'au moins une des mentions suivantes:

a) la mention « radar » (RAD), qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l'aide d'un équipement de surveillance radar;
b) la mention « surveillance dépendante automatique (ADS) », qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services de contrôle régional à l'aide d'un système de surveillance dépendante automatique;
c) la mention « contrôle terminal (TCL) », délivrée en plus des mentions « radar » ou « surveillance dépendante automatique » visées aux alinéas a) et b) du paragraphe 3, qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle et/ou des secteurs adjacents spécifiés à l'aide d'équipements de surveillance quelconques;
d) la mention « contrôle océanique (OCN) », qui indique que le titulaire est compétent pour assurer les services du contrôle de la circulation aérienne au profit des aéronefs évoluant dans une région de contrôle océanique.

(4) Pour obtenir une mention de qualification, le demandeur doit :

a) être titulaire d'une licence de contrôleur aérien sauf lorsqu'il s'agit d'une mention de qualification dans le cadre de l'obtention d'une licence de contrôleur aérien stagiaire ;
b) être titulaire d'une qualification en cours de validité à laquelle s'ajoute la mention conformément au présent article ;
c) avoir suivi la formation agréée par la Direction de l'Aviation Civile relative à cette mention ;
d) avoir réussi les examens dont le programme est agréé par la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 5. Mentions d'unité.

(1) La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, groupe de secteurs ou positions opérationnelles données, sous la responsabilité d'un service de contrôle de la circulation aérienne.

Une liste des secteurs, groupes de secteurs et position opérationnelles ainsi que les indicateurs d'emplacement OACI sont soumis par les prestataires de services de navigation aérienne à la Direction de l'Aviation en vue de leur approbation.

(2) Pour obtenir la mention d'unité, le demandeur doit :

a) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'il s'agit de l'obtention d'une première demande ;
b) être titulaire d'au moins une qualification en cours de validité et, le cas échéant, une mention de qualification appropriée ;

c) avoir suivi la formation agréée par la Direction de l'Aviation Civile en unité relative à cette mention ;
d) avoir réussi les examens ou les évaluations précitées.

Art. 6. Mentions linguistiques.

Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise est satisfaisant par rapport à l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques qui figure à l'annexe I du présent règlement grand-ducal.

Le niveau minimum requis en application du présent règlement grand-ducal est le niveau 4 de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques pré-mentionnée.

La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation transparente et objective agréée par la Direction de l'Aviation Civile.

La compétence linguistique des candidats fait l'objet d'une évaluation formelle à intervalles réguliers, excepté dans le cas de candidats ayant fait la preuve d'un niveau 6 de compétence.

Le contenu et les modalités de cette évaluation sont fixés par règlement ministériel.

Les intervalles ne sont pas supérieurs à trois ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 4 de compétence, ni à six ans pour les candidats ayant fait la preuve d'un niveau 5 de compétence. Les prédits intervalles sont fixés par règlement ministériel.

Art. 7. Autorisation d'examinateur ou d'évaluateur.

La Direction de l'Aviation Civile désigne et autorise en tant qu'examinateurs des personnes dûment qualifiées qui font passer en son nom des évaluations d'aptitude et de contrôle des compétences. Les qualifications minimales des examinateurs sont définies ci-après.

L'autorisation d'examinateur est délivrée par la Direction de l'Aviation Civile au candidat qui:

a) est titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;
b) est titulaire d'au moins une qualification valable, et le cas échéant, d'une mention de qualification valable ;
c) a assuré, pendant une période d'au moins 24 mois précédant immédiatement la demande, des services du contrôle de la circulation aérienne concernant les qualifications et les mentions pour lesquelles la formation est assurée ;
d) justifie d'une expérience d'au moins six mois de la qualification sur le secteur, le groupe de secteurs ou la position opérationnelle sur lesquels l'instruction est dispensée ;

e) a suivi avec succès la formation d'examinateur agréée par la Direction de l'Aviation Civile au cours de laquelle les connaissances, les aptitudes pédagogiques nécessaires ont été évaluées au moyens d'examen adéquats.

L'autorisation d'examinateur autorise son titulaire à évaluer les compétences d'un candidat pour une position opérationnelle, un secteur ou un groupe de secteurs pour lequel ou lesquels il détient une mention en cours de validité.

Une autorisation d'examinateur a une durée de validité maximale de trois ans, et peut être revalidée.

La Direction de l'Aviation Civile peut retirer l'autorisation d'examinateur si le titulaire ne répond plus aux conditions d'obtention indiquées ci-avant.

L'examinateur ne doit pas évaluer un candidat auquel il a dispensé lui-même une formation, à moins qu'il n'ait reçu un accord explicite écrit par la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 8. Conditions de maintien des qualifications et prorogation de la validité des mentions.

La validité des mentions d'unité est d'une durée initiale de 12 mois. Elle est prorogée de 12 mois lorsque le prestataire de services de navigation aérienne apporte la preuve que:

a) le candidat a exercé les privilèges de la licence pendant un nombre d'heures minimal au cours des douze mois précédents, comme indiqué dans le programme de compétence d'unité approuvé par la Direction de l'Aviation Civile ;

b) la compétence du candidat a fait l'objet d'une évaluation conformément à la partie C de l'annexe II de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne; et

c) le candidat possède une attestation médicale valide.

Le nombre minimal d'heures de travail hors tâches d'instruction exigé pour la prorogation de la validité de la mention d'unité peut être réduit pour les instructeurs sur la position au prorata du temps consacré à la formation de stagiaires aux postes de travail pour lesquels la prorogation est demandée.

Lorsqu'une mention d'unité cesse d'être valide, un plan de formation en unité doit être accompli avec succès afin de rétablir la validité de cette mention.

La mention d'unité est valide pour une période de douze mois pour autant que le demandeur remplisse les conditions suivantes :

a) il répond au programme de compétences approuvé par la Direction de l'Aviation Civile pour le service de contrôle de la circulation aérienne ;

b) sa compétence est évaluée favorablement conformément au programme de formation continue qui satisfait aux exigences de la partie C de l'annexe II de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, tel qu'approuvé par la Direction de l'Aviation Civile ;
c) il détient un certificat d'aptitude médicale en cours de validité.

La mention d'unité cesse d'être valide dès qu'une des conditions énumérées ci-dessus n'est plus remplie. Lorsqu'une mention d'unité cesse d'être valide, un plan de formation en unité doit être accompli avec succès afin de rétablir la validité de la mention.

Cette mention est renouvelée pour une période de douze mois si les conditions énumérées ci-dessus sont remplies.

Le titulaire d'une qualification ou d'une mention de qualification qui n'a pas assuré des services du contrôle de la circulation aérienne associés à cette qualification ou mention de qualification pendant une période de quatre années consécutives ne peut commencer une formation en unité dans cette qualification ou mention de qualification qu'à l'issue d'une évaluation adéquate visant à déterminer s'il continue de remplir les conditions liées à cette qualification ou mention de qualification et après avoir satisfait à toutes les exigences en matière de formation qui découleraient de ladite évaluation.

Art. 9. Attestation médicale.

Les attestations médicales sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique (SMA) auprès de la Direction de l'Aviation Civile, organisme instauré par l'article 146 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion.

La délivrance des attestations médicales se fait en cohérence avec les dispositions de l'annexe I de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne fixées par Eurocontrol « *Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers* ». Les prédites normes et exigences sont reprises dans l'annexe III du présent règlement.

Les attestations médicales sont valides pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la date de l'examen médical jusqu'à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne atteignent l'âge de 40 ans, et pour une durée de douze mois au-delà de cet âge. L'attestation médicale peut être retirée à tout moment si l'état de santé du détenteur l'exige.

Dans un souci de respect du secret médical, la Direction de l'Aviation Civile fait en sorte que les communications orales, les rapports écrits et toutes informations médicales conservées, notamment sur support informatique, relatifs au demandeur ou détenteur de la licence, ne sont accessibles qu'à la seule Section de Médecine Aéronautique. La seule conclusion de l'expertise médicale sera transmise à la Direction de l'Aviation Civile. Les informations médicales peuvent être transmises à

une Section de Médecine Aéronautique d'un autre État membre de l'Union européenne sur demande dûment justifiée. L'intéressé ou son médecin doit avoir accès à son dossier médical conformément à la législation en vigueur.

Art. 10. Homologation des organismes de formation.

Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la Direction de l'Aviation Civile supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne.

A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la Direction de l'Aviation Civile peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent sur sa compétence technique et opérationnelle, ainsi que sur sa capacité à organiser des cursus de formation au sens de l'annexe II du présent règlement grand-ducal.

La demande d'homologation peut être présentée à la Direction de l'Aviation Civile lorsque le principal établissement de l'organisme de formation demandeur ou, le cas échéant, son siège social se situe au Luxembourg.

Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

La Direction de l'Aviation Civile s'assure du respect des exigences et des conditions liées aux homologations. Si elle constate que le titulaire d'une homologation ne satisfait plus à ces exigences ou conditions, elle prend les mesures qui s'imposent, y compris éventuellement la suspension ou le retrait d'homologation.

Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de la Communauté européenne conformément aux dispositions de la directive n° 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application du présent texte.

L'homologation visée ci-dessus est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement citées ci-dessus.

La Direction de l'Aviation Civile peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention.

Art. 11. Taxes.

Les licences étant des documents personnels, les taxes sont à acquitter par leurs titulaires. Il en va de même pour les homologations des organismes de formation.

Il est dû une taxe non-remboursable pour :

a) la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne à hauteur de 200 € ;
b) la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire à hauteur de 50 € ;
c) l'inscription d'une ou plusieurs qualifications ainsi que les mentions de qualification, d'unité et linguistiques pour lesquelles une formation a été suivie avec succès, à hauteur de 50 € ;
d) la prorogation d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, d'une qualification ou d'une mention de qualification, d'unité ou linguistique à hauteur de 25 € ;
e) l'homologation d'un organisme de formation à hauteur de 1000 €.

Les taxes précitées sont prélevées pour le compte de l'Etat et payables à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Art. 12. Dispositions transitoires.

Dans les deux mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, le prestataire de services de navigation aérienne qui fournit ses services pour les mouvements d'aéronefs en circulation aérienne sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg adresse à la Direction de l'Aviation Civile la liste des contrôleurs aériens en cours de formation initiale et des contrôleurs aériens faisant partie de son personnel. Cette liste mentionne pour chaque personne les documents auxquels elle peut prétendre.

La Direction de l'Aviation Civile délivre aux personnes figurant sur la liste visée ci-dessus les documents dont elles remplissent les conditions d'obtention dans les trois mois suivant le dépôt de la liste précitée du prestataire de services de navigation aérienne.

Toute formation en cours au jour de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal est réputée satisfaire aux conditions de formation prévues par le présent texte.

Art. 13. Dispositions finales.

Notre Ministre ayant les transports aériens dans ses attributions et Notre Ministre ayant le budget dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement.

Le présent règlement sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le jour de sa publication.

Palais de Luxembourg, le xx xx xxxx
Henri

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,

Claude WISELER

Le Ministre des Finances,

Luc FRIEDEN

****

ANNEXE I

EXIGENCES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

Les exigences en matière de compétences linguistiques sont applicables autant à l'utilisation des expressions conventionnelles qu'à celle du langage clair. Pour satisfaire aux exigences linguistiques, le candidat à une licence ou le titulaire d'une licence devra faire l'objet d'une évaluation et prouver qu'il a un niveau au moins équivalent au niveau opérationnel (niveau 4) de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figurant dans la présente annexe (cf. Echelle d'évaluation des compétences linguistiques).

Les locuteurs compétents doivent satisfaire aux conditions suivantes:

a) pouvoir communiquer efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face;
b) pouvoir s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels;
c) pouvoir utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger les messages et pour détecter et résoudre les malentendus (par exemple pour vérifier, confirmer ou clarifier des informations) dans un contexte général ou professionnel;
d) pouvoir traiter efficacement et assez facilement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus survenant dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication qu'ils connaissent bien en temps normal;
e) pouvoir utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

ANNEXE II

EXIGENCES RELATIVES AUX HOMOLOGATIONS DÉLIVRÉES AUX ORGANISMES DE FORMATION

1) La conformité avec les exigences visées à l'article 10 doit être établie par la preuve que les organismes de formation disposent du personnel et des équipements adéquats et exercent leur activité dans un environnement adapté pour dispenser les formations nécessaires à l'obtention ou au maintien de licences de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou de contrôleur de la circulation aérienne. Plus particulièrement, les organismes de formations doivent:

a) disposer d'une structure de gestion efficace et d'un personnel en nombre suffisant ayant les qualifications et l'expérience qui conviennent pour dispenser des formations conformes aux normes définies dans la présente directive;
b) disposer des installations, équipements et locaux qui conviennent pour le type de formation proposée;
c) communiquer la méthode selon laquelle ils détermineront plus précisément le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, ainsi que les plans de formation en unité et les programmes de compétence d'unité; cela inclura le mode d'organisation des examens ou des évaluations. S'agissant des examens portant sur

la formation initiale, y compris les formations en simulation, des informations détaillées sur les qualifications des examinateurs doivent être transmises;
d) apporter la preuve qu'il existe un système de gestion de la qualité permettant de contrôler si les procédures et systèmes devant garantir la conformité des services de formation fournis aux normes définies dans la présente directive sont respectés et si ces systèmes et procédures sont adaptés;
e) apporter la preuve que des fonds suffisants sont disponibles pour que les formations se déroulent conformément aux normes définies dans la présente directive et qu'une assurance, dont la couverture est suffisante, a été prévue pour les activités qu'ils mènent compte tenu de la nature des formations en question.

2) Les homologations doivent:

a) indiquer les autorités de surveillance nationales qui délivrent l'homologation;
b) indiquer le nom et l'adresse de l'organisme de formation;
c) indiquer les types de services homologués;
d) contenir une déclaration selon laquelle l'organisme de formation satisfait aux exigences définies au point 1) ;
e) indiquer la date de délivrance et la période de validité de l'homologation.

***

ANNEXE III

NORMES APPLICABLES AUX CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE FIXÉES PAR EUROCONTROL

« *Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers* »

I.

Exposé des motifs des versions remaniées du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal d'application

Les textes sous objet sont des versions remaniées du projet de loi No. 6056 ainsi que son règlement grand-ducal d'exécution qui ont pour objet de transposer en droit national la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne suite à l'avis du Conseil d'Etat du 18 décembre 2009.

Ces textes portent sur les modalités d'obtention et de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence dans un contexte de collaboration régionale croissante entre prestataires de services de navigation aérienne.

Il convient de noter qu'à la mise en demeure des autorités luxembourgeoises en date du 22 juillet 2008 (n°2008/0471) pour non-transposition de la directive a fait suite un avis motivé en date du 23 novembre 2009.

Or, une procédure accélérée pour les cas de non-transposition dans les délais de directives européennes existe dans le Traité de Lisbonne, en vigueur depuis décembre 2009, permettant à la Cour de Justice des Communautés européennes d'infliger des sanctions pécuniaires dès sa première saisine. Partant, le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous examen requièrent le bénéfice d'un traitement prioritaire.

Dans son avis du du 18 décembre 2009 le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'adoption du projet de loi « *qui est à remettre sur le métier* ».

Les versions remaniées du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal d'application font droit aux oppositions formelles du Conseil d'Etat sur les points suivants :

1) Le Conseil d'Etat souligne que les « *dispositions qui concernent pour l'essentiel les critères et les conditions de délivrance, du maintien et du retrait des licences et partant les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession, doivent, quant à leur principe faire l'objet d'une loi* » (article 11, paragraphes 5 et 6 et article 32, paragraphe 2, de la Constitution).

Les articles visés, à savoir les articles 3, 4, 5 et 14 du projet de règlement grand-ducal ont été insérés au niveau de la version remaniée du projet de loi.

2) Le Conseil d'Etat insiste que les définitions du projet de règlement grand-ducal sont à insérer dans le dispositif de la loi.

L'article 2 du projet de règlement grand-ducal initial est inséré dans la version remaniée du projet de loi.

3) Le Conseil d'Etat insiste que les dispositions en matière de reconnaissance des licences sont à insérer dans le dispositif de la loi.

L'article 17 du projet de règlement grand-ducal initial est inséré dans la version remaniée du projet de loi.

Ensuite le Conseil d'Etat rappelle que l'article 102 de la Constitution exige que les conditions et modalités de perception et d'application des redevances dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien des licences etc. soient déterminées par la loi qui fixera par ailleurs le montant maximal qui pourra être perçu à ce titre.

Ces dispositions sont cependant maintenues dans la version remaniée du projet de règlement grand-ducal vu que l'article 7, paragraphe 3 b), de la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, tel que modifiée par la loi du 5 juin 2009, prévoit une telle base légale de même qu'il fixe un montant maximal pour la taxe ou redevance afférente.

En ce qui concerne les observations d'opportunité émises par le Conseil d'Etat il convient de préciser que les dispositions afférentes sont maintenues dans la version remaniée du projet de loi.

Il s'agit d'un côté de la base légale insérée dans le projet de loi permettant l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens, dont les modalités d'allocation seront précisées dans un règlement grand-ducal, et d'un autre côté des dispositions prévoyant des sanctions administratives à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne.

En ce qui concerne ce dernier point, il convient de noter que s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de service tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie de l'espace aérien luxembourgeois est délégué à Belgocontrol, voire à Eurocontrol qui disposent d'une personnalité juridique distincte.

En outre, tout le cadre législatif du ciel unique européen est basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services.

Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel « *si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en*

assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat ».

Aussi, la directive précitée 2006/23/CE exige un dispositif de sanctions proportionnées, effectives et dissuasives.

La seule limitation au volet disciplinaire pour les agents en lien de subordination auprès de l'Administration de la navigation aérienne ne serait partant pas suffisant.

Pour le reste seulement quelques corrections d'ordre purement rédactionnelles ont été apportées auxdits textes sans que ceux-ci se distinguent au fond des projets initiaux déposés le 12 juin 2009 à la Chambre des Députés. Dans ce cadre il y a lieu de situer également la modification de l'intitulé de la loi qui reprend désormais en son libellé la référence directe à la directive communautaire.

Les auteurs du texte ont ainsi suivi une démarche double ce qui se traduit par un recours à la loi assortie d'un règlement grand-ducal pour asseoir le cadre de la rigueur et de la sécurité juridique requises tout en maintenant une certaine flexibilité pour les mesures de mise en œuvre ou d'exécution afin de tenir compte de certaines spécificités nationales. Les principes directeurs inhérentes aux licences des contrôleurs de la circulation aériennes étant fixés désormais dans le dispositif de la loi, le règlement grand-ducal porte sur les mesures de détails telles les diverses mentions et qualifications que peuvent revêtir ces licences.

En dernier lieu, il convient de rappeler qu'à moyen terme, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 2012, il est prévu que la réglementation de la « gestion de la circulation aérienne » entrera dans la sphère de compétence élargie de l'Agence basée à Cologne requérant le cas échéant une adaptation du cadre légal et réglementaire.

***

II.

Commentaire des articles du projet de loi

Art. 1er.

L'article sous rubrique cerne le champ d'application de la présente loi qui a pour objet de créer une base légale appropriée pour assurer la transposition et la mise en œuvre des dispositions de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. A noter cependant qu'une partie des dispositions de la directive sous examen, sera transposée par le biais du règlement grand-ducal.

L'objectif poursuivi pour la loi est l'introduction de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne en fixant un encadrement de la profession dans une optique de renforcement et d'harmonisation des normes de sécurité aérienne qui s'inscrit dans un contexte à échelle européenne.

La licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettra la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de compétence plus élevés et qui seront mieux comparables au niveau européen. Cela est d'autant plus important que la gestion de la circulation aérienne est un secteur à forte intensité de main-d'œuvre, dont le marché représente environ 6 milliards d'euros. Quelque 60% des coûts de la navigation aérienne sont des frais de personnel.

En 2001, le secteur européen (dans une Union européenne à quinze États membres) de la gestion de la circulation aérienne employait environ 33 000 personnes, dont 35% - environ 13 500 personnes – étaient des contrôleurs de la circulation aérienne. Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. La directive couvre tous ces contrôleurs de la circulation aérienne.

Art. 2.

Cet article reprend les définitions telles qu'elles figurent dans le corps de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Les auteurs du texte sous rubrique ont préféré insérer deux définitions supplémentaires pour améliorer la lisibilité du texte : ainsi les définitions « OJTI » et « examinateur (*assessor* en anglais) » constituent des termes consacrés spécifiques à la navigation aérienne qui sont couramment utilisés.

L'abréviation « OACI » a été retenue pour alléger le texte au vu des pratiques du « *mieux légiférer* ».

L'insertion des définitions dans le dispositif de la loi fait suite aux recommandations du Conseil d'Etat dans son avis du 18 décembre 2009.

Art. 3.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) est l'administration publique luxembourgeoise qui endosse les responsabilités de l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de règlementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre règlementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. Elle satisfait à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE, à savoir les critères d'impartialité et d'indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne (telle l'Administration de la navigation aérienne) que vis-à-vis des organismes de formation.

Le paragraphe 2 reprend les autres missions incombant à la DAC en tant qu'autorité compétente résumant les principales tâches de celles-ci découlant de l'article 14 de la directive 2006/23/CE.

L'article 3, dernier paragraphe, renvoie ensuite à l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée inscrit dans la loi organique de la Direction de l'Aviation afin de doter cette administration publique de la flexibilité requise pour s'adjoindre l'expertise requise dans ce domaine hautement spécialisé afin de satisfaire à ses missions légales en tant qu'autorité nationale de surveillance.

Art. 4.

L'article 4 énonce et reprend les principes généraux indiqués à l'article 4 de la directive 2006/23/CE s'agissant des procédures de délivrance, de prorogation, de suspension et retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des contrôleurs stagiaires.

Cet article pose les principes fondamentaux du système de délivrance de licences : création d'un marché du travail pour les activités de contrôle de la circulation aérienne et définition des caractéristiques fondamentales de la licence, qui englobent les compétences de son détenteur et l'autorisation donnée par les autorités de surveillance nationales.

Cet article énumère les obligations incombant au candidat d'une licence ou d'une licence stagiaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Art. 5.

Les règles de la sécurité aérienne ne permettent à un contrôleur stagiaire que d'assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur de la position communément, désigné dans le jargon aéronautique comme « *on the job training instructor (OJTI)* ».

Tout postulant pour un poste de contrôleur de la circulation aérienne doit d'abord obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et effectuer un stage, tant pratique que théorique, avant de pouvoir prétendre à une licence définitive. Le stagiaire doit satisfaire à des exigences de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

L'appréciation de l'équivalence du certificat d'études visée à l'article 5(a) *in fine* de la présente loi se fera conformément aux prescriptions de la loi du 14 août 2000 portant approbation de la Convention sur la reconnaissance des qualifications relatives à l'enseignement supérieure dans la région européenne, faite à Lisbonne, le 11 avril 1997.

Art. 6.

Tout postulant pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit à son tour satisfaire à des exigences particulières de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

Art. 7.

Le libellé de l'article 7 s'apparente fortement de celui de l'article 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. La procédure ressemble fortement à celle instaurée par la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, relative aux mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire.

Les dispositions de la loi du 1er décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse (PANC), applicables à l'élaboration de toutes les décisions administratives individuelles, ont vocation à s'appliquer en l'espèce, car l'octroi et toute mesure restrictive à l'autorisation d'accès tombent sous le champ d'application de cette loi.

Chaque décision prise en vertu de l'article 7 comprend une mesure restrictive à l'égard de l'autorisation d'accès nécessitant le respect de certaines règles de procédure afin de garantir les droits de la défense.

Ainsi, la Direction de l'Aviation Civile doit non seulement motiver sa décision et la communiquer à la personne concernée, mais encore doit-elle prendre l'avis motivé d'une commission spéciale composée d'au moins trois personnes, qui a vocation à instruire le dossier, à entendre au préalable l'intéressé qui peut y faire valoir ses droits de défense.

L'intéressé, sous la menace d'une procédure de suspension ou de retrait de sa licence de contrôleur de la circulation aérienne dispose ainsi d'une étape voire d'une garantie supplémentaire à faire valoir ses droits devant un organe composé de spécialistes en matière de navigation aérienne.

Les paragraphes (2) et (3) de l'article sous examen distinguent les cas de suspension des cas de retrait respectivement de non-renouvellement de licences, des qualifications ou des mentions associées. Cependant il y a lieu de faire remarquer que la directive 2006/23/CE utilise dans sa version française, plus précisément en son article 4, paragraphe 4, une terminologie juridique inappropriée qui ne cadre pas avec le droit civil luxembourgeois, en particulier avec le régime de la responsabilité.

En effet suivant le concept national de la responsabilité civile, l'étendue de la responsabilité n'est pas proportionnée au degré de la gravité d'une faute. « *La responsabilité est à la mesure du dommage, non de la gravité de la faute* »[1] suivant la jurisprudence constante des tribunaux luxembourgeois. Il est dès lors illogique de distinguer entre les termes de « faute » et de « négligence », eu égard au principe précité, concernant le régime de responsabilité du fait personnel, il y a assimilation complète entre la faute et la négligence.

Bien que la directive 2006/23/CE préconise *expressis verbis* deux types de sanctions différentes, à savoir une procédure de suspension pour une faute et une procédure de retrait pour une négligence grave, force est de reconnaître que la rédaction de la directive 2006/23/CE se révèle être contradictoire. Si une graduation du fait civilement répréhensible devait se faire en fonction de sa gravité, alors il paraît incompréhensible qu'une faute, de par la nature des choses plus grave qu'une négligence soit sanctionnée moins sévèrement, la suspension d'une licence étant une sanction moins rigoureuse qu'un retrait à connotation définitive.

La version anglaise de la directive 2006/23/CE indique les termes « *cases of misconduct* » ce qui n'est en aucun cas à assimiler au concept luxembourgeois de « *faute* ».

Art. 8.

Cet article instaure un mécanisme de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive n°2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Par ailleurs il décrit les conditions de reconnaissance de licences délivrées par un Etat non membre de l'Union européenne ou par une organisation internationale dûment mandatée.

[1] Georges Ravarani : La responsabilité civile des personnes privées et publiques, 2e édition, Pasicrisie lux.

Art. 9.

L'homologation des organismes de fourniture de formation devrait être considérée, en termes de sécurité, comme l'un des éléments décisifs pour la sécurité aérienne. La formation devrait être considérée comme un service similaire aux services de navigation aérienne, étant aussi soumis à un processus d'homologation.

La directive 2006/23/CE permet d'homologuer la formation par type de formation, par groupe de services de formation ou par groupe de services de formation et de navigation aérienne, sans perdre de vue les caractéristiques particulières de la formation.

Sur le plan national les agréments d'homologations sont délivrés et retirés par la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 10.

Cet article crée la base légale pour l'introduction d'une prime de formation pour les agents exerçant le métier de contrôleur aérien.

Cette disposition est insérée en attendant l'aboutissement des discussions en matière d'introduction d'une carrière de contrôleur aérien avec les instances compétentes.

Art. 11.

La directive 2006/23/CE impose à chaque Etat membre d'instaurer des sanctions « *effectives, proportionnées et dissuasives* » pour l'inobservation des règles nationales adoptées conformément aux prescriptions communautaires.

S'appuyant sur le principe général de la légalité des peines, prescription d'ordre constitutionnelle, les sanctions pénales relèvent du domaine de la loi.

L'article sous rubrique instaure un régime de sanctions administratives à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui autorisera à un contrôleur de la circulation aérienne d'exercer une fonction déterminée sans être possession des licences, des qualifications ou des mentions requises.

Le second paragraphe prévoit l'octroi d'une amende administrative à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui continue à effectuer des prestations sans disposer d'un plan de formation obligatoire dûment agréé.

Le recours à des sanctions administratives dans le pareil cas de figure permet d'éviter l'élargissement anticipé du champ d'application du projet de loi n°5718 relative à la responsabilité pénale des personnes morales. Le recours aux sanctions administratives

constitue un moyen plus efficace puisqu'il ne faut pas rechercher la ou les personnes physiques à l'intérieur de la personne morale qui par commission ou omission sont la cause de l'état infractionnel.

Les auteurs tiennent compte des recommandations exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 3 mars 2009 relatif au projet de loi n°5273 (cf. observations relatives à l'article I, point 21°) instaurant un recours en réformation devant le tribunal administratif, synonyme de garantie supplémentaire offerte au prestataire de services pour faire valoir ses droits.

Art. 12.

Pour accroître la transparence et le partage d'informations sur la sécurité aérienne, le législateur communautaire insistait sur la nécessite d'instaurer un système de « *culture juste* », une culture de la sécurité. L'efficacité de la détection et de la prévention des risques liés aux accidents est renforcée par un échange d'informations et leur notification par les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile. La nature sensible de ces informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte serait d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel visé.

L'émergence d'une culture « *non punitive* » a permis de développer cette indispensable transparence au sein des différents acteurs aéronautiques, en admettant qu'une très grande partie des actes risqués constituent des erreurs involontaires qui ne sont pas vraiment condamnables.

Si cette culture « *sans blâme* » constitue un réel progrès dans la quête d'une sécurité renforcée, elle ne permet toutefois pas de distinguer clairement les actes répréhensibles des comportements ne méritant pas de sanctions et peut conduire à des excès. Le risque existe que la démarche permanente de non-sanction se transforme en culture de l'immunité qui aboutit à ignorer d'éventuels aspects disciplinaires graves. Voie médiane entre culture de la sanction ou de la répression et culture non punitive, la culture juste repose, quant à elle, sur la recherche, en concertation avec les acteurs de la sécurité, notamment les acteurs de première ligne que sont les pilotes ou les contrôleurs aériens, d'une définition des comportements non acceptables et devant être sanctionnés. Ce travail de clarification doit permettre d'instaurer un climat de confiance auprès des personnels qui sauront que la plupart des erreurs commises ne font pas l'objet de sanctions. Les statistiques démontrent que moins de 10% des actions ayant débouché sur des évènements malencontreux étaient jugées répréhensibles.

Le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile a transposé ce concept de « *culture juste* » dans la réglementation nationale et tire ses bases de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile. Son objectif primaire du système de notification des évènements vise la prévention des accidents et des incidents et non la détermination de fautes ou responsabilités. A cet égard le règlement grand-ducal confère des garanties de confidentialité aux personnes individuelles censées

alimenter le système dans un but d'améliorer le niveau de sécurité aérienne. Les informations recueillies ne serviront pas à la poursuite individuelle des personnes sauf en cas de négligence grave, terme largement caractérisé par la jurisprudence dans le domaine d'accidents ou d'incidents. Cependant le mécanisme de notification volontaire ou obligatoire ne met pas en place une sorte d'immunité générale pour les personnes notifiant les incidents générés de leur propre chef. Il n'existe pas de chèque blanc-seing. Ainsi les faits de négligence grave (voire la faute grave ou le fait délibéré ou intentionnel) ne sont jamais couverts par une quelconque garantie ou immunité. Avouer le contraire, admettre une irresponsabilité totale des personnes en charge de la sécurité serait incompris par l'opinion publique de moins en moins encline à admettre qu'un accident ne débouche pas sur la sanction pénale d'un responsable.

Il est très difficile d'établir une règle générale définissant ce qui est punissable et ce qui ne l'est *a priori* pas. Ce qui n'est pas tolérable ou acceptable, ce sont la dissimulation et les actes sciemment dangereux. Si la sanction ne doit pas disparaître pour certains manquements délibérés à la sécurité, il n'est ni simple ni souhaitable de vouloir donner une définition trop stricte des comportements devant faire l'objet d'une punition. L'exercice consiste avant tout à éviter de créer un lien automatique entre la notification d'un évènement quelconque et le déclenchement d'une procédure de suspension, voire de retrait d'une licence.

D'après la doctrine de la Direction générale de l'aviation civile, l'autorité de surveillance française, 5 étapes permettent de déterminer si la sanction d'une faute est justifiée :

- la première consiste à examiner si l'acte est intentionnel ;
- la seconde, s'il a été effectué sous l'influence de l'alcool ou de la drogue ;
- la troisième, s'il y a eu violation délibérée des règles sécuritaires ;
- la quatrième étape amène à se demander si une autre personne ayant les mêmes compétences et des qualifications comparables aurait commis la même erreur dans les mêmes circonstances ;
- enfin il est indispensable de déterminer s'il s'agit d'un acte répété.

Autour de ces cinq étapes dérivant du bon sens, le concept de « *juste culture* » favorise l'instauration d'un dialogue entre les différents acteurs concernés, notamment autour de la nécessité d'un processus permanent d'améliorer la sécurité qui s'appuie sur la recherche d'erreurs qui ne sont pas nécessairement des fautes, mais un processus qui reconnaît également comme légitime de sanctionner l'auteur d'une faute, c'est-à-dire d'un non-respect volontaire d'une règle de sécurité.

L'auteur d'un compte-rendu d'évènement volontaire ou obligatoire bénéficiera d'un certain nombre de garanties légales (art. 42 de loi modifiée du 31 janvier 1948 portant réglementation de la navigation aérienne) :

„Art. 42.– (1) Dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'évènements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'évènements définis par le droit

communautaire comme ayant eu ou étant susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'ont pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef

.

(2) Aux fins de garantir la confidentialité des informations et sans préjudice des dispositions relatives à la poursuite des infractions à la loi pénale, aucune action civile, commerciale, disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'évènements, sauf dans les cas de négligence grave.

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

Il échet de signaler que le principe de la « *culture juste* » constitue un outil très important dans le dispositif de prévention des accidents et des incidents, car elle constitue une source vitale d'informations pour les autorités en charge de la surveillance de la sécurité aérienne. Il s'agit également d'un principe-clé consacré par les directives précitées 2003/42/CE et 2006/23/CE qui tient particulièrement à cœur de la représentation du personnel de l'Administration de la navigation aérienne et des organisations syndicales.

***

III.

Commentaire des articles du règlement grand-ducal

Art. 1er.

L'article 1er détermine le champ d'application ainsi que l'objectif du règlement grand-ducal sous examen.

Art. 2.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne comprend encore la mention d'instructeur de formation sur la position communément qualifiée de « mention OJTI ».

La mention OJTI autorise son titulaire à dispenser de l'instruction et de superviser les titulaires d'une licence de contrôleur aérien dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne sur la position dans le cadre de l'obtention, du maintien ou du renouvellement des qualifications ou des mentions.

La mention OJTI est cumulable avec l'autorisation d'examinateur visée à l'article 7 du présent règlement grand-ducal.

Elle est délivrée sur base d'une formation spéciale à agréer par la Direction de l'Aviation que le candidat doit suivre.

Art. 3.

Les licences contiennent une ou plusieurs qualifications générales de façon à indiquer le type de services que le titulaire de la licence est habilité à assurer. Il s'agit surtout d'opérer une distinction entre les grands domaines du contrôle de la circulation aérienne, à savoir le contrôle d'aérodrome à vue, le contrôle d'aérodrome aux instruments, le contrôle d'approche aux procédures, le contrôle d'approche de surveillance, le contrôle régional aux procédures et le contrôle régional de surveillance.

A noter qu'en raison de l'exigüité de l'espace aérien luxembourgeois, le Grand-Duché de Luxembourg n'opère pas de contrôle régional.

Art. 4.

Les qualifications générales des contrôleurs de la circulation aérienne sont subdivisées en mentions de qualification en fonction du type de formation dont peut se prévaloir le contrôleur et des équipements qu'il utilise dans son travail quotidien.

Art. 5.

La mention d'unité indique que le titulaire de la licence est compétent pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne pour un secteur, groupe de secteurs ou des positions opérationnelles données, sous la responsabilité d'un service de contrôle de la circulation aérienne. Au Grand-Duché de Luxembourg, le service ATC (*Air Traffic Control*) de l'Administration de la navigation aérienne est l'entité responsable pour le contrôle de la circulation aérienne à l'Aéroport de Luxembourg.

L'Administration de la navigation aérienne qui fait figure de prestataire de services de navigation aérienne à l'Aéroport de Luxembourg doit soumettre une liste complète des secteurs, groupes de secteurs et des positions opérationnelles reprenant les indicateurs d'emplacement de l'OACI à la Direction de l'Aviation Civile en vue de leur approbation. Cette mesure permet à l'autorité nationale de surveillance d'avoir un aperçu global des différentes activités et types de contrôle aérien réalisés par le prestataire de services de navigation aérienne.

Art. 6.

Cet article assure la mise en œuvre des dernières modifications de l'annexe I à la Convention de l'Aviation civile internationale (Convention de Chicago) en ce qui concerne les exigences linguistiques.

Les contrôleurs de la circulation aérienne doivent démontrer que leur niveau d'expression et de compréhension de la langue anglaise est satisfaisant.

La compétence linguistique est établie par une attestation délivrée à l'issue d'une procédure d'évaluation agréée par la Direction de l'Aviation Civile. Le contenu et les modalités de cette évaluation sont fixés à l'annexe III du présent règlement.

Considérant que l'anglais est de loin la langue de communication prépondérante dans le domaine de l'aviation civile internationale, que la directive 2006/23/CE préconise un niveau d'expression et de compréhension déterminé de la langue anglaise (art 8.1. de la directive 2006/23/CE) tout comme le propose l'annexe I à la Convention de Chicago, il y a lieu de se limiter à la seule langue anglaise. Au niveau de l'aéroport de Luxembourg quasi la totalité des messages radiophoniques sont délivrées en langue anglaise.

Le fait de se focaliser sur une seule langue de communication évite les risques d'incertitudes liés à l'emploi simultané de deux langues en parallèle ayant pour effet de créer la confusion auprès des destinataires. Il s'agit donc d'un facteur de sécurité de vouloir uniformiser la langue de communication.

Par ailleurs, requérir la maîtrise de deux voire trois langues supplémentaires durcit sans raison valable les conditions d'accès à la profession de contrôleur de la circulation aérienne

ce qui diminuera l'attractivité de la profession, sans parler des charges supplémentaires administratives pour l'autorité nationale de surveillance comme pour les prestataires de services pour assurer le contrôle, voire le maintien du niveau d'expression et de compréhension approprié de langues supplémentaires.

Art. 7.

A l'instar des examinateurs dans le cadre des licences de pilote d'aéronefs visés aux articles 135 et suivants du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion, l'examinateur de compétences a pour mission de procéder aux évaluations d'un candidat ou d'un titulaire de licence pour le compte de l'autorité nationale de surveillance.

Même si la directive prévoit une formation spécifique pour un examinateur/évaluateur, elle n'entrevoit pas de mention spécifique inhérente à l'examinateur/évaluateur sur les licences de contrôleurs de la circulation aérienne.

Il ne revient donc pas à une autorité nationale d'apposer une mention particulière sur la licence qui ne serait pas couverte pas la législation communautaire, et en corollaire, ne bénéficierait d'aucune reconnaissance quelconque.

L'autorisation d'examinateur autorise son titulaire à évaluer les compétences d'un candidat pour une position opérationnelle, un secteur ou un groupe de secteurs pour lequel ou lesquels il détient une mention appropriée en cours de validité.

L'autorisation d'examinateur est délivrée sur base d'une formation spéciale agréée par la Direction de l'Aviation Civile que le contrôleur candidat doit suivre.

Art. 8.

L'article 8 décrit les conditions à remplir pour maintenir en validité les différentes qualifications et mentions délivrées en fonction du règlement grand-ducal sous examen.

Art. 9.

Cet article traite des exigences médicales élaborées par Eurocontrol qui ont été récemment adoptées.

L'élément novateur réside dans le fait que les attestations d'aptitude médicale sont délivrées par la Section de Médecine Aéronautique existant auprès de la Direction de l'Aviation Civile compétente dans le domaine médical ou, le cas échéant, par un médecin examinateur agréé par la Direction de l'Aviation Civile.

La délivrance des attestations médicales se fait en cohérence avec les dispositions de l'annexe 1 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et les exigences visées dans les normes médicales applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne fixées par Eurocontrol « *Requirements for European Class 3 Medical Certification of Air Traffic Controllers* ».

Le secret médical doit toujours être respecté, la Direction de l'Aviation Civile se portant en garant de la confidentialité des données.

Art. 10.

Cet article énonce les conditions à satisfaire pour devenir fournisseur de formation agréé. Une cohérence entière avec la certification des autres services de navigation aérienne est assurée.

La Direction de l'Aviation Civile supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin, elle doit inspecter et contrôler régulièrement les organismes de formation et elle peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

Les organismes de formation doivent obtenir l'homologation de la Direction de l'Aviation Civile afin de pouvoir valablement former des contrôleurs de la circulation aérienne.

La demande d'homologation peut être présentée à la Direction de l'Aviation Civile lorsque le principal établissement de l'organisme de formation requérant, ou le cas échéant son siège social se situe au Grand-Duché de Luxembourg.

In concreto, l'Institute of Air Navigation Services (IANS), créée et opéré par Eurocontrol, dont le siège se trouve au plateau de Kirchberg depuis 1969, pourrait solliciter une homologation d'organisme de formation à la Direction de l'Aviation Civile (http://www.eurocontrol.int/ians/public/subsite_homepage/homepage.html)

L'IANS constitue un centre d'excellence européen pour le développement, la formation et l'amélioration de la gestion de la circulation aérienne qui a formé plus de 40.000 élèves en la matière au courant de 40 dernières années.

Cet article fournit en outre des garanties supplémentaires d'un niveau de compétence élevé, notamment par l'exigence d'un contrôle financier et le système d'approbation des examinateurs.

Art. 11.

La perception des taxes et des redevances trouve sa base légale dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne dont l'article 7,

paragraphe 3 b), dispose que « *(3) Peuvent être perçus des taxes, redevances et droits concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation que la Direction de l'aviation civile est appelée à délivrer dans le cadre de ses missions concernant:*
a. (…)
b. l'émission, la validation, le renouvellement et la revalidation des licences et des qualifications du personnel de conduite d'aéronefs et des mécaniciens navigants voire des licences et des qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne ».

Les taxes non-remboursables perçues par l'Etat sont destinées à couvrir les surcoûts administratifs liés à la délivrance ou au renouvellement des licences de contrôleurs de la circulation aérienne, l'apposition ou l'enlèvement des qualifications, des mentions de qualifications, des mentions d'unité, des mentions linguistiques ou des mentions spécifiques à l'instruction des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les taxes sous examen équivalent à un prélèvement obligatoire au profit d'un service public déterminé à payer par les titulaires bénéficiaires de ce service de nature administratif.

Quant à la détermination du quantum, la perception des redevances ne peut dépasser le montant maximal fixé à l'article 7, paragraphe 3 b), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 citée ci-avant.

A titre de comparaison les redevances similaires en Belgique s'élèvent à 75 € pour l'émission d'une licence de contrôleur stagiaire et à 400 € pour l'émission d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.

La directive insistant à maintes reprises sur le caractère personnel de la licence, il advient au titulaire de s'acquitter des redevances soulignant le caractère indépendant existant entre la licence de contrôleur de la circulation aérienne et de l'employeur de la licence. Suivant l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2006/23/CE sous rubrique, la licence « *demeure la propriété de la personne à laquelle elle a été délivrée* ».

Une des idées gouvernant l'introduction d'une licence communautaire est notamment de renforcer la libre circulation des contrôleurs aériens qui disposeront de leur « *diplôme* ».

Rien n'empêche cependant un prestataire de services de navigation aérienne par le biais d'un article de crédit voire d'une convention collective de trouver un arrangement avec son employeur pour le paiement desdites redevances.

Finalement, l'homologation d'un organisme de formation donne droit à la perception d'une taxe au profit de l'Etat à hauteur de 1.000 €.

Il est important de noter à toutes fins utiles que les frais de surveillance liés aux activités de supervision continue incombant à la Direction de l'Aviation Civile et dont les tâches de contrôle et d'analyse sont déléguées à un organisme spécialisé seront à supporter en sus par les personnes ou les organismes titulaires de licences ou d'agréments moyennant fixation d'un barème tarifaire par la voie d'un règlement grand-ducal spécifique, barème dont les

revenus constituent une source de financement de l'Agence luxembourgeoise de sécurité aérienne (ALSA).

Art. 12.

Afin de pouvoir assurer la continuité du service public et l'organisation d'une transition ordonnée, tous les contrôleurs actuellement en service auprès de l'Administration de la navigation aérienne se verront attribuer une licence s'ils répondent aux critères d'obtention.

Il faut remarquer que l'Administration de la navigation aérienne, en tant que prestataire de services de navigation aérienne au Grand-Duché de Luxembourg, membre d'Eurocontrol, se conforme en pratique depuis plusieurs années à la quasi-totalité des exigences contenues dans le présent règlement.

Art. 13.

Dispositions finales (pour mémoire).