

**Objet: Projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables. (3854BFR)**

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures  
(18 juillet 2011)*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

L'objet du présent projet de règlement grand-ducal est d'adapter le droit luxembourgeois aux exigences communautaires en matière de sûreté de l'aviation civile et de sûreté dans les aéroports, notamment pour ce qui est de la terminologie et des procédures y relatives. Il s'agit pour l'essentiel de tenir compte des récents règlements communautaires et de modifier la législation nationale en ce qui concerne la définition de normes de base communes et de mesures applicables aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables, le tout en abrogeant le règlement grand-ducal du 24 août 2007 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

En matière d'accès aux installations aéroportuaires de Luxembourg et de sécurité et sûreté autour desdites installations, le cadre réglementaire luxembourgeois s'appuie sur des dispositions émanant du droit communautaire, en l'espèce plusieurs règlements communautaires (qui fixent essentiellement les règles communes), et sur des dispositions législatives nationales (largement relatives à la mise en œuvre opérationnelle de la sûreté et, partant, tournées vers les prérogatives des acteurs nationaux tels que la Police grand-ducale et la Direction de l'Aviation Civile). Le présent projet de règlement grand-ducal découle ainsi directement :

- du règlement modifié (CE) n°300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n°2320/2002, entré en vigueur le 29 avril 2008 et dont l'objet est, selon son article 1<sup>er</sup>, de fixer des règles « destinées à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de celle-ci » ; ce règlement communautaire « constitue en outre la base d'une interprétation commune de l'annexe 17 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale » ;
- du règlement (CE) n°272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de bases communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n°300/2008 précité ; ledit règlement vise à :
  - o a) autoriser les méthodes d'inspection/filtrage figurant dans la partie A de l'annexe en question,
  - o b) interdire les catégories d'articles figurant dans la partie B de l'annexe,
  - o c) justifier les autorisations d'accès aux pistes et aux zones de sûreté à accès réglementé figurant dans la partie C de l'annexe,
  - o d) autoriser les méthodes pour le contrôle des véhicules, les vérifications de sûreté des aéronefs et les fouilles de sûreté des aéronefs figurant dans la partie D de l'annexe,
  - o e) établir des critères de reconnaissance d'équivalence des normes de sécurité de pays tiers, conformément à la partie E de l'annexe,

- f) définir les conditions dans lesquelles le fret et le courrier sont inspectés/filtrés ou soumis à d'autres contrôles de sûreté et déterminer le processus d'habilitation ou de désignation d'agents habilités, de chargeurs connus ou de clients en compte, conformément à la partie F de l'annexe ;
- du règlement (UE) n°185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, lequel, comme cela est indiqué à son article 1<sup>er</sup>, « *fixe des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de celle-ci, ainsi que des mesures générales complétant les normes de base communes* » ; l'annexe y relative, comme indiqué dans l'exposé des motifs, « *traite du domaine de la sûreté des aéroports et en particulier des exigences en matière de planification aéroportuaire, du contrôle des accès, de l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent, du contrôle des véhicules ainsi que de la surveillance, des rondes et autres contrôles physiques* » ;
- de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet, entre autres, d'instituer une Direction de l'Aviation Civile<sup>1</sup> ;
- de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

La Chambre de Commerce souscrit largement au présent projet de règlement grand-ducal, à la fois sur ses objectifs (principalement de sûreté et d'implémentation de la sécurité à l'aéroport de Luxembourg) et sur les modalités de mise en œuvre. Elle considère que le projet de règlement grand-ducal sous rubrique s'inscrit nettement dans le cadre fixé par les normes communautaires (définition des concepts en lien avec la sûreté aérienne, en particulier des différents types de zones de sûreté, leur classification et les titres de circulation et certifications qui s'y rattachent ainsi que leurs modalités d'utilisation) et n'entend donc pas discuter de manière exhaustive toutes les dispositions réglementaires qui s'y trouvent.

La Chambre de Commerce souligne toutefois qu'en matière de sûreté aérienne et aéroportuaire, il est un fait que les enjeux se sont multipliés depuis les années 2000 en raison de l'apparition de nouveaux risques (notamment en lien avec le terrorisme) et compte tenu d'un contexte international tendu par nombre de ses aspects. En conséquence, les Etats en général et les Etats membres de l'Union européenne (UE) en particulier sont incités à s'adapter en prenant les mesures adéquates. C'est d'ailleurs tout l'esprit du règlement modifié (CE) n°300/2008 précité dont les dispositions à l'article 6, portant sur l'application de mesures plus strictes par les Etats membres, sont les suivantes : « *1. Les États membres peuvent appliquer des mesures plus strictes que les normes de base communes visées à l'article 4 [du règlement en question]. Dans ce cas, ils agissent sur la base d'une évaluation des risques et conformément au droit communautaire. Ces mesures sont pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles répondent. 2. Les États membres informent la Commission de ces mesures dès que possible après leur mise en œuvre. Dès réception de cette information, la Commission la transmet aux autres États membres. 3. Les États membres ne sont pas tenus d'informer la Commission si les mesures en question sont limitées à un vol donné à une date précise* ».

<sup>1</sup> Loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

La Chambre de Commerce, tout en saluant la mise en cohérence du droit national avec les exigences communautaires, invite le gouvernement à s'assurer que le cadre réglementaire donne tous les moyens possibles aux autorités compétentes de garantir un niveau optimal de sûreté et de sécurité eu égard à la question de l'accès à l'aéroport et aux installations aéroportuaires. Elle note par exemple, concernant le chapitre 3 relatif aux procédures entourant l'octroi ou le refus de l'octroi des différents types de titres de circulation aéroportuaires, à l'article 10, paragraphe 10.1 qui concerne la demande en obtention d'une autorisation d'accès, que la condition de présentation d'un extrait de casier judiciaire est assortie d'une couverture de ce dernier de cinq années. De même, s'agissant de l'article 10, paragraphe 10.2 qui porte sur la vérification des antécédents pour prétendre accéder aux installations aéroportuaires, le projet de règlement grand-ducal dispose que la Police grand-ducale, avant de délivrer un quelconque certificat de membre d'équipage ou titre de circulation aéroportuaire, vérifie les antécédents des « candidats », et ce « *sur une période minimale de 5 ans* ». De surcroît, la Police grand-ducale, aux fins de la délivrance des documents précités, « *peut prendre en considération toute information administrative, policière ou judiciaire ainsi que tout renseignement nécessaire et notamment le casier judiciaire dans tous les Etats de résidence au cours des cinq dernières années* » et « *les renseignements sur les emplois, les études et les lacunes au cours des cinq dernières années* ».

Vu les impératifs de sécurité que revêt l'accès de sécurité, que ce soit relativement à des questions de sûreté humaine, mais également par rapport à des enjeux d'assise, d'attractivité et de compétitivité des activités économiques autour de l'aéroport de Luxembourg, la Chambre de Commerce demande à ce que les autorités (et en premier lieu la Police grand-ducale), à travers l'implémentation des dispositions sous rubriques, mettent tout en œuvre pour veiller à une vérification méthodique et efficace des antécédents, y compris sur la période de 5 années.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire particulier pour ce qui est de l'article 17 du chapitre 3 qui a trait aux obligations des employeurs et des autres organismes, ni d'observation spécifique sur les chapitres 4, « Contrôle de sûreté », 5, « Exemptions aux contrôles de sûreté », 6, « Dispositions dérogatoires » et 7, « Dispositions finales ».

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer son accord au projet de règlement grand-ducal sous avis.

BFR/SDE