

## **Avant-projet de règlement grand-ducal relatif à la sûreté de l'aviation civile et aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg**

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

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

Vu la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, et en particulier son article 1<sup>er</sup>;

Les avis de la Chambre des Salariés, de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics, de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure, de Notre Ministre des Finances ainsi que de notre Ministre de la Justice, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

*Arrêtons :*

### **Chapitre 1<sup>er</sup> – Dispositions générales**

#### **Art. 1<sup>er</sup>. Définitions**

Pour l'application du présent règlement, on entend par:

- 1° « lux-Airport » : l'organisme désigné en vertu 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;
- 2° « cours SATP » ou « security awareness training program » : un cours portant sur la sûreté aéroportuaire ;
- 3° « zones de sûreté nationales »: les zones de l'aéroport non librement accessibles au public où les mesures de sûreté sont appliquées conformément au plan de sûreté aéroportuaire, ci-après « PSA ».

#### **Art. 2. Les zones de sûreté aéroportuaires et les titres de circulation aéroportuaires associés**

(1) L'aéroport est divisé en zones accessibles au public et en zones à accès limité. Les limites entre les zones accessibles au public et celles à accès limité sont clairement signalées et délimitées par des clôtures, portes ou tout autre moyen approprié.

(2) Les différentes zones de sûreté aéroportuaires sont de couleur bleue, verte, jaune ou rouge.

Un plan reprenant les zones et parties critiques est publié par règlement ministériel.

(3) Les zones de sûreté nationales sont de couleur bleue.

Les zones délimitées sont de couleur verte.

Les zones de sûreté à accès réglementé sont de couleur jaune.

Les parties critiques sont de couleur rouge.

(4) Il est instauré une hiérarchie entre les différentes couleurs des titres de circulation aéroportuaires, ci-après « TCA », donnant accès aux différentes zones, dans l'ordre hiérarchique croissant indiqué ci-après: bleu, vert, jaune et rouge.

(5) Le TCA de couleur jaune ou rouge indique, le cas échéant, le droit :

- 1° d'emporter des catégories d'articles prohibés et réglementés,
- 2° d'accéder aux secteurs de fret,
- 3° d'accéder au hall du tri des bagages de soute en partie critique,
- 4° d'accompagnement,
- 5° d'accéder aux zones délimitées.

(6) Le TCA de couleur verte indique les secteurs auxquels le titulaire est habilité à accéder.

(7) Avant d'obtenir un TCA de couleur bleue, le requérant doit avoir suivi une séance d'information sur les mesures de sûreté applicables à la zone de sûreté nationale.

(8) Le TCA doit être porté en permanence à un endroit visible dans les zones de sûreté aéroportuaires.

Une personne qui ne porte pas son TCA de façon visible dans les zones de sûreté aéroportuaires, autres que les zones où des passagers sont présents, doit être invitée par tout titulaire d'un TCA à présenter son TCA et doit, le cas échéant, être signalé par ce dernier aux autorités compétentes.

(9) La mise en œuvre technique des mesures de sûreté telles que prévues par la législation européenne ainsi que les modèles des TCA sont précisées au PSA.

### **Art. 3. Identification du passager**

Afin d'accéder aux zones de sûreté à accès réglementé, les passagers des transporteurs aériens doivent présenter, outre une carte d'embarquement valable ou un équivalent, une pièce officielle d'identification émise par les autorités luxembourgeoises ou étrangères.

#### **Art. 4. Classification et déclassification des zones de sûreté**

(1) La classification et la déclassification des zones de sûreté se fait par le biais d'un règlement ministériel dont une copie doit être affichée visiblement aux accès aux différentes zones.

En cas d'urgence, pour des raisons liées au maintien de la sûreté aérienne, la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC », peut, sur avis conforme de la Police grand-ducale, classifier ou déclassifier des zones de l'aéroport de Luxembourg.

Au-delà d'une durée de 48 heures, cette décision doit être confirmée par le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions.

(2) Avant la classification d'une zone en zone de criticité plus élevée, une fouille de sûreté des parties qui pourraient être contaminées est réalisée afin d'obtenir une assurance raisonnable que cette zone ne contient d'articles prohibés.

#### **Art. 5. Cours SATP**

Le contenu du cours SATP doit être approuvé par la DAC.

### **Chapitre 2 – Dispositions spécifiques liées à certains documents d'accès**

#### **Art. 6. Le laissez-passer journalier**

(1) Le laissez-passer journalier, valable pour une durée maximale de 24 heures, peut être délivré aux personnes exerçant à titre exceptionnel une activité à l'aéroport, par lux-Airport.

Sauf raisons exceptionnelles dûment motivées, ce laissez-passer journalier ne peut être délivré à la même personne qu'au maximum 7 fois par mois.

Sauf en cas d'urgence, la demande en obtention d'un laissez-passer journalier doit se faire au moins 24 heures en avance.

(2) Les titulaires d'un laissez-passer journalier doivent être accompagnés pendant tout leur séjour à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé et des parties critiques par une personne dûment autorisée à cet effet.

(3) Le laissez-passer journalier est délivré en échange d'une pièce officielle d'identification émise par les autorités luxembourgeoises ou étrangères.

(4) L'identité du titulaire du laissez-passer journalier et de son accompagnateur ainsi que les heures d'entrée et de sortie sont consignées dans un répertoire tenu au point d'entrée des zones de sûreté aéroportuaires.

#### **Art. 7. Les visiteurs et la presse**

Les visiteurs ainsi que les membres de la presse désirant procéder à des prises de vues peuvent se voir délivrer un laissez-passer journalier, sous condition d'une autorisation spécifique préalable par la Police grand-ducale.

La demande doit être introduite par l'entité visitée au moins 48 heures avant la visite et comprendre :

- 1° les noms et prénoms des visiteurs et des membres de la presse, ainsi qu'une copie des cartes d'identité;
- 2° le nom de l'entité visitée;
- 3° les zones à visiter;
- 4° la date et l'horaire envisagé pour la visite.

Pour les visites en groupe dépassant le nombre de douze personnes, la demande doit être introduite au moins cinq jours en avance.

#### **Art. 8. Le laissez-passer zone délimitée**

(1) Un laissez-passer zone délimitée, valable pour une durée maximale de trois mois à partir de la date de délivrance, peut être délivré par le responsable sûreté de chaque entité présente dans les zones délimitées. Le nombre de ces laissez-passer est fixé pour chacune de ces entités par la DAC.

Sauf raisons exceptionnelles dûment motivées, ce laissez-passer zone délimitée ne peut être délivré à la même personne qu'au maximum 7 fois par mois.

(2) L'identité du porteur et de son accompagnateur ainsi que les heures d'entrée et de sortie sont consignées dans un répertoire tenu aux postes d'entrée aux zones délimitées.

Le laissez-passer zone délimitée autorise l'entrée dans la zone délimitée pour une durée maximale de 24 heures à partir de l'enregistrement de ces heures d'entrée.

#### **Art. 9. Le laissez-passer pour véhicules**

(1) Les laissez-passer pour véhicules, valables pour une durée maximale de 5 ans, peuvent être délivrés par lux-Airport.

(2) Un laissez-passer pour véhicules journalier, valable pour une durée maximale de 24 heures, peut être délivré aux véhicules de personnes exerçant à titre exceptionnel une activité à l'aéroport.

Le laissez-passer pour véhicules journalier est délivré en échange de la carte grise de la voiture ou du permis de conduire du chauffeur.

(3) Le responsable sûreté de chaque entité présente dans les zones délimitées peut accorder des laissez-passer aux seuls véhicules dont l'accès aux zones délimitées est justifié pour des raisons opérationnelles. Le nombre de ces laissez-passer fixé pour chacune de ces entités par la DAC.

Il relève du responsable sûreté de chaque entité présente dans les zones délimitées de s'assurer de l'inscription de chaque titulaire d'un tel laissez-passer ainsi que des heures d'entrée et de sortie dans un répertoire tenu au point d'entrée des zones délimitées.

#### **Art. 10. Laissez-passer spécifique pour la Police grand-ducale**

La Police grand-ducale est exemptée des articles 6 et 9 et pourra établir des laissez-passer spécifiques et laissez-passer spécifiques pour véhicules à son propre compte. Les modalités de ces laissez-passer spécifiques sont précisées au PSA.

#### **Art. 11. Modalités d'accompagnement liées aux TCA**

(1) Les personnes titulaires d'un TCA de couleur verte, jaune ou rouge peuvent se voir accorder le droit d'accompagner d'autres personnes dans les zones auxquelles elles sont autorisées à accéder.

(2) Le titulaire d'un TCA de couleur jaune ou rouge ne peut accompagner plus de six personnes.

Sur accord de la Police grand-ducale, cette limitation ne s'applique pas à l'accompagnement de personnes dans un endroit prédéfini clos.

(3) Le nombre des personnes qu'un titulaire d'un TCA de couleur verte peut accompagner est déterminé par la DAC suivant une évaluation des besoins justifiés soumis par une entité présente dans les zones délimitées.

## **Art. 12. Vol ou perte du TCA, du laissez-passer journalier, du laissez-passer zone délimitée ou du laissez-passer pour véhicules**

Le vol ou la perte du TCA, du laissez-passer journalier, du laissez-passer zone délimitée ou du laissez-passer pour véhicules doit être immédiatement notifié à l'entité qui l'a délivrée, ainsi qu'à la Police grand-ducale.

Un registre desdites notifications est tenu par l'entité concernée.

### **Chapitre 3 – Vérification des antécédents**

#### **Art.13. Demande de vérification des antécédents**

(1) Dans le cadre des décisions relatives à la vérification des antécédents, le ministre ayant la Police grand-ducale dans ses attributions peut demander à la Police grand-ducale toute information supplémentaire qu'il juge nécessaire. La Police grand-ducale continue toutes les données émanant de la recherche des antécédents au ministre ayant la Police grand-ducale dans ses attributions.

(2) La demande pour une vérification des antécédents est à introduire par le requérant auprès de la Police grand-ducale.

Une demande de renouvellement doit être introduite au moins trois mois avant la fin de validité de la vérification des antécédents actuelle.

Cette demande doit contenir les éléments suivants :

- 1° l'identité du requérant : noms et prénoms, date et lieu de naissance, résidence, nationalité, numéro d'identification et le numéro de pièce d'identité ainsi qu'une photographie récente ;
- 2° la nature du contrat de travail ou de la relation juridique liant le requérant à l'aéroport ;
- 3° la déclaration écrite du requérant contenant l'autorisation de procéder à une vérification des antécédents;
- 4° une liste des lieux de résidences des dernières 5 années ;
- 5° un extrait du bulletin n° 3 du casier judiciaire, ainsi qu'un extrait du casier judiciaire de chaque Etat de résidence des dernières 5 années, datant de moins de trois mois;
- 6° l'accord du requérant que le bulletin n° 2 du casier judiciaire puisse être délivré directement à la Police grand-ducale ;
- 7° la signature du requérant ;
- 8° le cachet et la signature de l'entité dont relève le requérant, précédés d'une attestation certifiant le bien-fondé et les motifs de la demande ;
- 9° une documentation concernant les emplois, les études et les interruptions au cours des cinq dernières années ;
- 10° une photocopie de la carte d'identité ou du passeport en cours de validité ;

- 11° la preuve du paiement d'un timbre de chancellerie d'un montant de 25 euros;
- 12° un questionnaire biographique dûment rempli.

Le point 11 ne s'applique pas lorsque le requérant est un fonctionnaire ou employé d'Etat.

- (3) Toute vérification renforcée des antécédents doit au moins:
- 1° établir l'identité de la personne sur la base de documents;
  - 2° prendre en considération le casier judiciaire dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années;
  - 3° prendre en considération les emplois, les études et les interruptions au cours des cinq dernières années ;
  - 4° prendre en considération les informations des services de renseignement et toute autre information pertinente dont les autorités nationales compétentes disposent et estiment qu'elles peuvent présenter un intérêt pour apprécier l'aptitude d'une personne à exercer une fonction qui requiert une vérification renforcée de ses antécédents.

Toute vérification ordinaire des antécédents doit:

- 1° établir l'identité de la personne sur la base de documents;
- 2° prendre en considération le casier judiciaire dans tous les États de résidence au cours des cinq dernières années;
- 3° prendre en considération les emplois, les études et les interruptions au cours des cinq dernières années.

- (4) Toute vérification des antécédents doit en outre tenir compte :
- 1° des infractions visées à l'annexe II de la directive (UE) 2016/681 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière ;
  - 2° des infractions terroristes visées dans la directive (UE) 2017/541 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 relative à la lutte contre le terrorisme et remplaçant la décision-cadre 2002/475/JAI du Conseil et modifiant la décision 2005/671/JAI du Conseil.

**Art. 14. Vérification des antécédents en vertu du point 11.1.2. du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, tel que modifié**

Les personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsables de la mise en œuvre de l'inspection/filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté ailleurs que dans une zone de sûreté à accès réglementé ou disposant d'un accès non accompagné au fret aérien et au courrier aérien, au courrier des transporteurs aériens et au matériel des transporteurs aériens,

aux approvisionnements de bords et aux fournitures destinées aux aéroports qui ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis doivent avoir passé avec succès une vérification ordinaire de leurs antécédents.

#### **Chapitre 4 – Dispositions spécifiques relatives aux titres de circulation aéroportuaires**

##### **Art. 15. Titre de circulation aéroportuaire**

La délivrance par lux-Airport du TCA est subordonnée à une décision positive relative à la vérification des antécédents par le ministre ayant la Police grand-ducale dans ses attributions.

##### **Art. 16. Demande en obtention d'un titre de circulation aéroportuaire**

(1) La demande en obtention d'un TCA doit être faite sur un formulaire prévu au PSA, soumis par le requérant à lux-Airport.

Elle doit comprendre les éléments suivants :

- 1° l'identité du requérant : noms et prénoms, date et lieu de naissance, résidence, nationalité, numéro d'identification national et le numéro de pièce d'identité ainsi qu'une photographie récente ;
- 2° la nature du contrat de travail ou de la relation juridique liant le requérant à l'aéroport ;
- 3° l'indication de la ou des zones et parties pour lesquelles le requérant demande avoir accès ;
- 4° la signature du requérant ;
- 5° le cachet et la signature de l'entité dont relève le requérant, précédés d'une attestation certifiant le bien-fondé et les motifs de la demande ;
- 6° une photocopie de la carte d'identité ou du passeport en cours de validité ;
- 7° un certificat attestant la réussite à un cours SATP ;
- 8° la preuve de paiement de la caution prévue à l'article 17;
- 9° la décision positive sur la vérification des antécédents par le ministre ayant la Police grand-ducale dans ses attributions.

Le point 8 ne s'applique pas lorsque le requérant est un fonctionnaire ou employé d'Etat.

Toute demande incomplète est retournée au requérant.

##### **Art. 17. Caution**

(1) Une caution de 50 euros doit être remise à lux-Airport pour tout TCA. Cette caution est restituée au moment du retour du TCA à lux-Airport.

Cette caution n'est pas due lorsque le requérant est un fonctionnaire ou employé d'Etat.

(2) En cas de vol, de perte ou de détérioration d'un TCA, la caution reste définitivement acquise à lux-Airport. Une nouvelle caution est due pour l'émission d'un nouveau TCA.

(3) Aucune caution n'est perçue pour la demande de changement de zones de sûreté ou en cas de remplacement d'un TCA présentant des défauts non causés par le titulaire.

## **Chapitre 5 – Contrôle d'accès et inspection/filtrage**

### **Art. 18. Contrôle d'identité et inspection/filtrage**

Le personnel qualifié qui accomplit les missions de sûreté sous la responsabilité de la Police grand-ducale est autorisé à vérifier l'identité des personnes contrôlées, à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à l'inspection/filtrage des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés.

### **Art. 19. Exemptions au contrôle d'accès**

Sont exemptés du contrôle d'accès:

- 1° le personnel en charge des urgences médicales, des urgences du service incendie, des urgences policières, douanières ou militaires et des urgences humanitaires, sous condition d'être accompagné par une personne dûment autorisée à cet effet ;
- 2° le personnel en relation avec des visites officielles annoncées dans le cadre du protocole sous condition d'être accompagné par la Police grand-ducale.

### **Art. 20. Exemptions en matière d'inspection/filtrage**

Les personnes suivantes ainsi que les objets qu'elles transportent sont exemptés, dans l'exercice de leurs fonctions, de l'inspection/filtrage à l'entrée des zones de sûreté aéroportuaires :

- 1° les agents de la DAC investis de missions spécifiques de contrôle en matière de sûreté et de sécurité qui ont été désignés à cet effet sur base d'une évaluation du risque par le Directeur de l'aviation civile ainsi que leurs véhicules de service;
- 2° les agents du Haut-Commissariat à la Protection Nationale, ci-après « HCPN » investis de missions spécifiques dans le cadre de la prévention et de la gestion de crises ainsi que dans le cadre de la protection des infrastructures critiques et qui ont été désignés à cet effet sur base d'une évaluation du risque par le HCPN ainsi que leurs véhicules de service;
- 3° les membres de l'Administration des Douanes et Accises et de la Police grand-ducale, les pompiers du Corps grand-ducal d'incendie et de secours travaillant à l'aéroport de Luxembourg, qui ont été désignés à cet effet sur base d'une évaluation du risque par l'entité concernée ainsi que leurs véhicules de service;

- 4° les membres de la Cour grand-ducale, les personnes qui les accompagnent ainsi que leurs véhicules;
- 5° les membres du Gouvernement, les personnes qui les accompagnent ainsi que leurs véhicules;
- 6° le personnel en relation avec des visites officielles annoncées dans le cadre du protocole sous condition d'être accompagné par la Police grand-ducale;
- 7° le personnel en charge des urgences médicales, des urgences du service incendie, des urgences policières, douanières ou militaires et des urgences humanitaires ainsi que leurs véhicules de service;
- 8° les agents de sûreté dans le cadre d'une intervention d'urgence et de résolution d'alarme en cas d'intrusion à l'enceinte aéroportuaire;
- 9° les convoyeurs de fonds armés, ainsi que leurs véhicules de service uniquement sous condition d'être accompagnés par la Police grand-ducale;
- 10° les militaires luxembourgeois en mission officielle annoncée;
- 11° les autorités judiciaires en mission de service;
- 12° les enquêteurs de l'Administration des Enquêtes techniques en mission de service dans le cadre d'une enquête de sécurité ;
- 13° les personnes chargées d'accompagner l'étranger lors de son éloignement à l'exception des personnes chargées des soins médicaux, des interprètes et des observateurs.

Les modalités d'identification de ces personnes exemptées sont précisées au PSA.

## **Chapitre 6 – Disposition de police**

### **Art. 21. Règles de police**

Il est interdit de photographier ou de filmer sans autorisation préalable de la Police grand-ducale les infrastructures de sûreté de l'aéroport ainsi que le personnel procédant aux contrôles de sûreté ou appliquant les mesures de sûreté.

## **Chapitre 7 – Dispositions modificatives et finales**

### **Art. 22. Disposition modificative**

Est inséré à l'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal modifié du 23 juillet 2016 fixant la liste des administrations et personnes morales de droit public pouvant demander un bulletin N° 2 ou N° 3 du casier judiciaire avec l'accord écrit ou électronique de la personne concernée, un nouveau point 16 libellé comme suit :

« 16) à la Police grand-ducale pour la vérification des antécédents effectuée en vertu du Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, tel que modifié ».

**Art. 23. Disposition abrogatoire**

Le règlement grand-ducal modifié du 24 février 2016 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables est abrogé.

Néanmoins, les documents d'accès délivrés conformément au règlement précité sont considérés comme répondant aux exigences du présent règlement.

**Art. 24. Formule exécutoire**

Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Notre Ministre de la Sécurité intérieure, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

## I. Exposé des motifs

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

A ce titre, il vise à abroger le règlement grand-ducal du 24 février 2016 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables et à aligner la législation nationale existante au cadre européen actuel.

Au niveau européen, la sûreté de l'aviation civile est règlementée par le règlement (CE) N°300/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ainsi que par le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 du 5 novembre 2015 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification ainsi que le renforcement de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques, tel que modifié.

Néanmoins, compte tenu de l'évolution des menaces terroristes dans toute l'Europe et du nombre grandissant d'infractions liées à des activités terroristes et, en particulier, aux combattants terroristes étrangers, au phénomène de la radicalisation et des menaces initiées, la Commission européenne a récemment adopté le règlement d'exécution (UE) 2019/103 du 23 janvier 2019 modifiant le règlement (UE) 2015/1998 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification ainsi que le renforcement de certaines mesures de sûreté aérienne spécifique.

Cette modification de la législation européenne, prévue d'entrer en vigueur en décembre 2020, a un impact considérable sur le système établi au niveau national en matière de la sûreté de l'aviation civile et elle engendre une refonte complète de la réglementation nationale applicable en la matière. Les changements majeurs visent à renforcer la vérification de la fiabilité d'une personne et plus particulièrement à modifier la procédure de la vérification des antécédents des demandeurs/titulaires des cartes d'identification aéroportuaires, des personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsable de la mise en œuvre de l'inspection/filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté ainsi que d'autres catégories des personnes.

Pour l'instant, la fiabilité d'une personne est constatée par un contrôle préalable à l'embauche effectué par l'employeur et le cas échéant par une vérification des antécédents effectuée par la Police grand-ducale. La nouvelle législation abolit ce système et le remplace d'un côté par une vérification des antécédents ordinaire et de l'autre côté par une vérification des antécédents renforcée.

La vérification des antécédents ordinaire s'appliquera aux personnes qui ne sont pas assujetties à la vérification des antécédents renforcée (il peut s'agir des personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsable de la mise en œuvre de l'inspection/filtrage, du contrôle d'accès ou

d'autres contrôles de sûreté ailleurs que dans une zone de sûreté à accès réglementé, ou disposant d'un accès non accompagné au fret aérien et au courrier aérien, au courrier des transporteurs aériens et au matériel des transporteurs aériens, aux approvisionnements de bord et aux fournitures destinées aux aéroports qui ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis). La vérification des antécédents ordinaire devra désormais être effectuée par une autorité et non plus par l'employeur. Elle comprendra l'identification de la personne concernée sur base des documents et elle prendra en compte le casier judiciaire dans tous les Etats de résidence au cours des 5 dernières années ainsi que les emplois, les études et les interruptions également au cours des 5 dernières années. De plus, elle devra être renouvelée à intervalles réguliers ne dépassant pas trois ans.

La vérification des antécédents renforcée s'appliquera à toutes les personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsables de la mise en œuvre de l'inspection/filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté dans une zone de sûreté à accès réglementé et aux autres catégories de personnes telles que déterminées par l'autorité compétente. La vérification des antécédents renforcée devra comprendre au moins l'identification de la personne concernée sur base de documents, et prendre en compte le casier judiciaire dans tous les Etats de résidence au cours des 5 dernières années ainsi que les emplois, les études et les interruptions également au cours des 5 dernières années. De plus, et il s'agit d'un aspect nouveau crucial, elle devra prendre en considération les informations des services de renseignement et toute autre information pertinente dont les autorités nationales compétentes disposent et estiment qu'elles peuvent présenter un intérêt pour apprécier l'aptitude d'une personne à exercer une fonction qui requiert une vérification renforcée de ses antécédents. Il convient également de noter qu'il faudra renouveler la vérification des antécédents renforcée à intervalles réguliers ne dépassant pas 12 mois ou bien développer un mécanisme de contrôle continu.

De plus, il est important de noter que les vérifications des antécédents ordinaires et renforcées devront tenir compte des infractions visées à l'annexe II de la directive (UE) 2016/681 du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (« PNR ») pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière. Finalement elles devront également tenir compte des infractions terroristes visées dans la directive (UE) 2017/541 du 15 mars 2017 relative à la lutte contre le terrorisme.

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal est intimement lié à l'avant-projet de loi portant modification de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aérogare de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, qui opère une redistribution des compétences en matière de décision relative à la vérification des antécédents, de la vérification des antécédents elle-même et des inspections/filtrages à l'aéroport de Luxembourg. Il a été rédigé en étroite collaboration avec les parties concernées (Ministère de la Sécurité intérieure, Police grand-ducale, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Service de Renseignement de l'Etat, Administration des Douanes et Accises) et a été approuvé au sein du CONATSAC.

Afin d'assurer la sûreté des activités de l'aviation civile au Luxembourg et afin que le droit national ne soit pas en déphasage avec l'évolution du droit européen, il faut que le Grand-Duché de Luxembourg prenne ses responsabilités et légifère dans le sens requis au niveau européen.

## II. Commentaire des articles

### **Chapitre 1<sup>er</sup> – Dispositions générales**

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

L'article 1<sup>er</sup> définit le sens des termes techniques tels qu'ils doivent être interprétés dans le cadre du présent projet de règlement grand-ducal. Les définitions de ces termes permettent de contrecarrer toute discussion divergente à leur sujet en ne retenant qu'une seule interprétation possible quant à la portée de leur sens réel. Seuls les termes qui ne sont pas encore définis dans la réglementation européenne applicable en la matière sont repris dans cet article.

#### **Ad Article 2**

L'article 2 prévoit les différentes zones de sûreté existant à l'aéroport de Luxembourg, l'accessibilité à ces différentes zones ainsi que les modalités de séparation entre les zones différentes.

Pour des raisons de sûreté, les zones accessibles au public doivent être signalées et délimitées de celles à accès limité. Cette délimitation doit se faire par des clôtures, des portes ou tout autre moyen approprié. Il doit donc s'agir d'un obstacle physique clairement visible pour le public qui est susceptible de prévenir tout accès aux personnes non-autorisées.

Par ailleurs, cet article instaure une hiérarchie des titres de circulation aéroportuaires, ci-après « TCA » et il précise les modalités de ces titres qui permettent d'accéder aux zones définies.

Le paragraphe 7 prévoit une obligation de suivre une séance d'information sur les mesures de sûreté applicables à la zone de sûreté nationale pour les requérants d'un TCA de couleur bleue, les conditions pour les autres cartes étant clairement définies par le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 du 5 novembre 2015 fixant les mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Cet article instaure également une obligation de porter le TCA de façon visible dans toutes les zones de sûreté aéroportuaires. De plus, il introduit le principe du « challenging » selon lequel chaque titulaire d'un TCA peut demander à chaque personne qui ne porte pas son TCA de façon visible dans les zones de sûreté aéroportuaires autres que celle où des passagers sont présents de présenter son TCA et le cas échéant, de la signaler aux autorités compétentes.

Finalement, cet article renvoie vers le plan de sûreté aéroportuaire pour les modalités de la mise en œuvre technique des mesures de sûreté et les modèles des TCA.

### **Ad Article 3**

L'article 3 prévoit une obligation pour les passagers des transporteurs aériens de présenter une carte d'embarquement valable ou son équivalent (par exemple un *handling service order* dans le cas de l'aviation générale) ainsi qu'une pièce d'identité officielle afin de pouvoir accéder aux zones de sûreté à accès réglementé. L'objectif est d'assurer la concordance entre la personne voulant accéder à la zone de sûreté à accès réglementé et le détenteur de la carte d'embarquement présentée ou de son équivalent.

### **Ad Article 4**

L'article 4 prévoit les modalités de classification et de déclassification des zones de sûreté à l'aéroport de Luxembourg.

Avant la classification d'une zone en zone de criticité plus élevée, une fouille de sûreté des parties qui pourraient être contaminées doit être réalisée afin d'obtenir une assurance raisonnable que cette zone ne contient d'articles prohibés. Il s'agit d'une obligation de résultat imposée par la réglementation européenne applicable en la matière qui est par exemple considérée satisfaite dans le cas d'aéronefs soumis à une fouille de sûreté.

### **Ad Article 5**

L'article 5 prévoit que le cours portant sur la sûreté aéroportuaire, le « security awareness training program » ou « SATP », doit être approuvé par la Direction de l'aviation civile, ci-après « DAC ». Les cas dans lesquels un tel cours doit être suivi sont prévus par le règlement (UE) 2015/1998 précité.

## **Chapitre 2 – Dispositions spécifiques liées à certains documents d'accès**

### **Ad Article 6**

L'article 6 prévoit le laissez-passer journalier et précise ses modalités d'utilisation. Le laissez-passer journalier a une validité maximale de 24 heures et peut être délivré par lux-Airport aux personnes exerçant une activité à l'aéroport de Luxembourg à titre exceptionnel. Chaque requérant du laissez-passer journalier doit pouvoir justifier d'une raison légitime, voire d'un besoin opérationnel afin de pouvoir accéder aux zones de sûreté aéroportuaires. Une activité à titre exceptionnelle consiste en des missions ponctuelles, comme par exemple les activités des fournisseurs, des contracteurs ou les corps de métiers etc.

Afin de limiter l'abus du laissez-passer journalier, cet article limite la délivrance d'un laissez-passer journalier à la même personne à 7 fois par mois. Ces abus consistent, entre autres, dans

l'utilisation des laissez-passer journaliers par des travailleurs à durée déterminée effectuant des travaux à l'aéroport de Luxembourg (par exemple des travaux pendant un mois). Afin d'éviter la procédure longue de la vérification des antécédents et de la demande d'un TCA, ces travailleurs accédaient à l'aéroport à l'aide d'un laissez-passer journalier. Cette manière de procéder s'avère précaire au niveau de la sûreté de l'aviation civile. Une autre utilisation abusive consiste en la délivrance de laissez-passer journaliers à des personnes ayant déjà introduit une demande de TCA, mais n'ayant pas encore obtenu le résultat (par exemple un pilote d'une compagnie aérienne qui a commencé son travail mais dont le traitement de la demande de TCA est encore en cours).

Afin de limiter ces abus, un laissez-passer journalier ne pourra être demandé par la même personne qu'au maximum 7 fois par mois. Cependant, afin de ne pas entraver le travail quotidien des opérateurs à l'aéroport de Luxembourg, cet article prévoit la possibilité de demander un laissez-passer journalier à de plus nombreuses reprises pour des raisons exceptionnelles dûment motivées.

Par ailleurs, cet article prévoit, sauf en cas d'urgence, qu'un laissez-passer journalier doit être demandé au moins 24 heures en avance. Ceci permettra de mieux gérer les laissez-passer journaliers et d'obtenir un aperçu du nombre et de la fréquence des demandes y relatives.

Ensuite, cet article prévoit qu'un titulaire d'un laissez-passer journalier doit toujours être accompagné pendant son séjour à l'intérieur des zones de sûreté à accès limité et des parties critiques par une personne dûment autorisée à cet effet. La personne accompagnant un titulaire d'un laissez-passer journalier doit non seulement être autorisée à ce faire, mais également avoir la personne accompagnée à portée directe du regard et obtenir l'assurance qu'aucun manquement à la sûreté n'est commis par cette personne.

Le laissez-passer est délivré en échange d'une pièce officielle émise par les autorités luxembourgeoises ou étrangères (passeport, carte d'identité).

Finalement, cet article prévoit que l'identité du titulaire du laissez-passer journalier et de son accompagnateur ainsi que les heures d'entrée et de sortie doivent être consignées dans un répertoire tenu au point d'entrée des zones de sûreté aéroportuaires, ceci afin de s'assurer qu'aucune personne sans raison légitime ne soit présente dans les zones de sûreté aéroportuaires.

#### **Ad Article 7**

L'article 7 prévoit la possibilité pour les visiteurs et les membres de la presse d'accéder aux zones de sûreté aéroportuaires avec une autorisation spéciale préalable de la Police grand-ducale. Vu que les visiteurs et les membres de la presse ne disposent pas de véritable besoin opérationnel

dans le sens d'une activité aéroportuaire, mais que leurs visites correspondent néanmoins à une raison légitime selon la réglementation européenne, ils nécessitent une autorisation spécifique préalable de la part de la Police grand-ducale avant de pouvoir demander un laissez-passer journalier.

Cet article prévoit également les modalités de la demande d'une telle autorisation spécifique. Il convient de préciser que les visiteurs et les membres de la presse, comme tout titulaire d'un laissez-passer journalier, doivent à tout moment être accompagnés à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé et des parties critiques.

### **Ad Article 8**

L'article 8 définit les modalités de délivrance et d'utilisation du laissez-passer zone délimitée.

Cet article prévoit la possibilité pour une entité présente dans les zones délimitées, agréée par la DAC conformément aux dispositions européennes, de délivrer pour son propre compte des laissez-passer zone délimitée, valables pour une durée maximale de trois mois à partir de sa délivrance. Le nombre des laissez-passer que chaque entité peut délivrer est fixé par la DAC.

Afin de limiter l'abus de ces laissez-passer, la même limite que pour les laissez-passer journaliers s'applique et un laissez-passer zone délimitée ne pourra être délivré à la même personne qu'au maximum 7 fois par mois.

Ensuite, cet article prévoit que l'identité du titulaire du laissez-passer zone délimitée et de son accompagnateur ainsi que les heures d'entrée et de sortie doivent être consignées dans un répertoire tenu aux postes d'entrée des zones délimitées.

Finalement, cet article suit la même logique du laissez-passer journalier et prévoit que le laissez-passer zone délimitée autorise l'entrée dans la zone délimitée pour une durée maximale de 24 heures à partir de l'enregistrement des heures d'entrée.

### **Ad Article 9**

L'article 9 définit les modalités de délivrance et d'utilisation du laissez-passer pour véhicules.

Il prévoit que lux-Airport peut délivrer des laissez-passer pour véhicules pour une durée maximale de 5 ans. Un besoin opérationnel est nécessaire afin de délivrer un laissez-passer pour véhicules. Il doit afficher les zones auxquelles le véhicule peut accéder ainsi qu'une date d'expiration. De plus, il convient de préciser que le laissez-passer doit être placé de manière visible dans le véhicule.

Suivant la même logique des articles précédents, cet article prévoit également la possibilité d'un laissez-passer pour véhicules journalier qui est délivré aux véhicules de personnes exerçant à titre exceptionnel une activité à l'aéroport de Luxembourg (et donc ayant un besoin opérationnel). Le laissez-passer véhicules est délivré en échange de la carte grise de la voiture ou du permis de conduire du chauffeur.

Ensuite, cet article prévoit la possibilité de délivrer des laissez-passer véhicules par le responsable sûreté de chaque entité présente dans les zones délimitées. Les véhicules accédant aux zones délimitées doivent également pouvoir justifier d'une raison opérationnelle d'y accéder. Le nombre de ces laissez-passer délivré par les entités présentes dans les zones délimitées est fixé pour chacune de ces entités par la DAC.

Finalement cet article prévoit l'obligation pour le responsable sûreté de chaque entité présente dans les zones délimitées de s'assurer de l'inscription de chaque titulaire d'un tel laissez-passer ainsi que des heures d'entrée et de sortie dans un répertoire tenu au point d'entrée des zones délimitées.

#### **Ad Article 10**

L'article 10 prévoit la possibilité pour la Police grand-ducale d'établir des laissez-passer spécifiques et des laissez-passer spécifiques pour véhicules à son propre compte. Les modalités de ces laissez-passer sont prévues dans le plan de sûreté aéroportuaire.

#### **Ad Article 11**

L'article 11 précise les modalités d'accompagnement liées aux TCA.

D'abord, il fixe le principe que les personnes titulaires d'un TCA de couleur verte, jaune ou rouge peuvent se voir accorder le droit d'accompagner d'autres personnes dans les zones auxquelles elles-mêmes sont autorisées à accéder.

Ensuite, il précise les conditions d'accompagnement selon la couleur du TCA. Le titulaire d'un TCA de couleur jaune ou rouge ne peut accompagner plus de six personnes. Cette limitation ne s'applique pas à l'accompagnement de personnes dans un endroit prédéfini clos (comme par exemple une classe d'élèves dans une pièce spécifiquement prédéfinie) lorsque la Police grand-ducale a donné son accord.

Le nombre des personnes qu'un titulaire d'un TCA de couleur verte peut accompagner est déterminé par la DAC suivant une évaluation des besoins justifiés soumis par l'entité concernée.

De manière générale la personne accompagnant doit avoir la personne accompagnée à portée directe du regard et obtenir l'assurance qu'aucun manquement à la sûreté n'est commis par cette personne.

#### **Ad Article 12**

L'article 12 détermine la procédure à suivre en cas de vol ou perte du TCA, du laissez-passer journalier, du laissez-passer zone délimitée ou du laissez-passer pour véhicules.

Tout vol ou perte doit être immédiatement notifié à l'entité qui a délivré le document en question ainsi qu'à la Police grand-ducale. Chaque entité qui délivre les documents précités doit tenir un registre desdites notifications de vol ou de perte.

A titre d'exhaustivité, il convient de noter que tout TCA doit être immédiatement désactivé en cas de notification de perte ou de vol.

### **Chapitre 3 – Vérification des antécédents**

#### **Ad Article 13**

L'article 13 précise la procédure et les modalités d'une demande de vérification des antécédents.

La responsabilité pour les décisions relatives à la vérification des antécédents réside auprès du ministre ayant la Police grand-ducale dans ses attributions, donc le ministère de la Sécurité intérieure. La Police grand-ducale est responsable de vérifier toutes les informations nécessaires dans le cadre de cette vérification sans néanmoins prendre la décision elle-même concernant l'octroi ou le refus d'une vérification des antécédents.

L'article 13 prévoit que dans le cadre des décisions relatives à la vérification des antécédents, le ministre ayant la Police grand-ducale dans ses attributions peut demander à la Police grand-ducale toute information supplémentaire qu'il juge nécessaire si le dossier lui paraît incomplet. Afin que le ministre ayant la Police grand-ducale dans ses attributions puisse prendre sa décision concernant la vérification des antécédents d'une personne, la Police s'oblige à lui continuer toutes les données émanant de la recherche des antécédents.

Ensuite, l'article 13 prévoit les modalités d'une demande de vérification des antécédents. La demande d'une telle vérification est toujours à introduire par le requérant auprès de la Police grand-ducale. La vérification des antécédents ayant une validité de 12 mois pour la vérification renforcée et de 3 ans pour la vérification ordinaire, une demande de renouvellement de la vérification doit être introduite au moins trois mois avant la fin de la validité de la vérification des antécédents actuelle afin de permettre à la Police grand-ducale le traitement de la demande dans les meilleurs délais. Il faut noter que l'expiration de la vérification des antécédents ne va plus

coïncider avec l'expiration du TCA (en général 5 ans). Il faudra alors prévoir un système qui va désactiver le TCA en cas d'expiration et/ou de non-prolongation de la vérification des antécédents. Les opérateurs devront assurer un suivi des dates d'expiration des vérifications des antécédents de leurs employés.

L'article 13 prévoit également tous les éléments qu'une vérification des antécédents doit contenir. Le règlement (UE) 2015/1998 précité prévoit deux procédures de vérification des antécédents, l'une « ordinaire » et l'autre « renforcée ». Les cas de figures dans lesquels la Police grand-ducale doit procéder à l'une ou à l'autre sont également prévus dans la réglementation européenne.

#### **Ad Article 14**

L'article 14 prévoit que les personnes recrutées pour mettre en œuvre ou être responsables de la mise en œuvre de l'inspection/filtrage, du contrôle d'accès ou d'autres contrôles de sûreté ailleurs que dans une zone de sûreté à accès réglementé ou disposant d'un accès non accompagné au fret aérien et au courrier aérien, au courrier des transporteurs aériens et au matériel des transporteurs aériens, aux approvisionnements de bords et aux fournitures destinées aux aéroports qui ont fait l'objet des contrôles de sûreté requis doivent avoir passé avec succès une vérification ordinaire de leurs antécédents.

Le point 11.1.2. du règlement (UE) 2015/1998 précité prévoit la possibilité pour les Etats membres de décider si les personnes précitées feront l'objet d'une vérification des antécédents renforcée ou ordinaire. Les autorités luxembourgeoises ont opté pour la vérification des antécédents ordinaire.

### **Chapitre 4 – Dispositions spécifiques relatives aux titres de circulation aéroportuaires**

#### **Ad Article 15**

L'article 15 prévoit que la délivrance du TCA est subordonnée à une décision positive relative à la vérification des antécédents par le ministre ayant la Police grand-ducale dans ses attributions. La vérification des antécédents est considérée comme ayant échoué s'il n'est pas satisfait à tous les éléments indiqués aux points 11.1.3. et 11.1.4. du règlement (UE) 2015/1998 précité, respectivement ou si à un moment quelconque, ces éléments ne fournissent pas le degré d'assurance nécessaire quant à la fiabilité de la personne concernée.

#### **Ad Article 16**

L'article 16 prévoit les modalités d'une demande en obtention d'un TCA.

La demande en obtention d'un TCA doit être faite sur un formulaire prévu au plan de sûreté aéroportuaire et elle doit être soumise par le requérant à lux-Airport.

L'article 16 énumère les éléments qu'une telle demande doit contenir.

Finalement, l'article 16 prévoit encore que toute demande incomplète est retournée au requérant.

#### **Ad Article 17**

L'article 17 prévoit qu'une caution de 50 euros doit être remise à lux-Airport pour tout TCA, laquelle sera restituée au moment du retour du TCA à lux-Airport. La caution n'est pas due lorsque la demande de TCA est introduite par un fonctionnaire ou employé de l'Etat dans le cadre de l'exercice de ses fonctions.

Ensuite, l'article 17 prévoit qu'en cas de vol, de perte ou de détérioration d'un TCA, la caution reste définitivement acquise à lux-Airport. Une nouvelle caution est par après due pour l'émission d'un nouveau TCA.

Finalement l'article 17 prévoit qu'aucune caution n'est perçue pour la demande de changement de zones de sûreté ou en cas de remplacement d'un TCA présentant des défauts non causés par le titulaire.

### **Chapitre 5 – Contrôle d'accès et inspection/filtrage**

#### **Ad Article 18**

L'article 18 précise les modalités du contrôle d'identité et de l'inspection/filtrage. L'inspection/filtrage est détaillée sous le point 1.3.1 du règlement (UE) 2015/1998 précité.

La Police grand-ducale est l'autorité responsable pour le contrôle d'accès et l'inspection/filtrage. L'article 18 prévoit que le personnel qualifié qui accomplit les missions de contrôle d'identité et de l'inspection/filtrage sous la responsabilité de la Police grand-ducale est autorisé à vérifier l'identité des personnes contrôlées, à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à l'inspection/filtrage des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés. Cet article sert de base légale pour les contrôles de l'identité des passagers avant d'accéder aux postes d'inspection/filtrage.

#### **Ad Article 19**

L'article 19 prévoit les exemptions au contrôle d'accès à l'aéroport de Luxembourg.

## **Ad Article 20**

En parallèle à l'article 19, l'article 20 prévoit les exemptions en matière d'inspection/filtrage.

Selon la réglementation européenne applicable en la matière, une autorité compétente peut, pour des raisons objectives, permettre à des personnes autres que les passagers d'être exemptées de l'inspection/filtrage ou d'être soumises à des procédures d'inspection/filtrage particulières.

Le point 13° concernant les personnes chargées d'accompagner l'étranger lors de son éloignement à l'exception des personnes chargées des soins médicaux, des interprètes et des observateurs constitue un ajout par rapport aux exemptions actuelles, et couvre les cas suivants :

- les missions d'éloignement au niveau national où le Luxembourg seul est impliqué,
- les missions d'éloignement au niveau européen en coordination avec Frontex dites vol conjoint, où plusieurs Etats membres ainsi que les pays associés participent,
- les missions d'éloignement au niveau Benelux,
- les missions d'éloignement des personnes au niveau bilatéral soit avec un Etat membre ou un pays associé,
- les missions d'éloignement des personnes dans le cadre du règlement (UE) n ° 604/2013 du 26 juin 2013 établissant les critères et mécanismes de détermination de l'Etat membre responsable de l'examen d'une demande de protection internationale introduite dans l'un des Etats membres par un ressortissant de pays tiers ou un apatride.

Dans ces différents cas de figure, l'accompagnement peut se composer des agents représentant le ministre ayant l'immigration et l'asile dans ses attributions, des agents de la Police grand-ducal, des agents de police d'un autre Etat membre ou d'un pays associé ainsi que par des agents représentant l'agence Frontex.

L'article 20 renvoie encore au plan de sûreté aéroportuaire pour les modalités d'identification des personnes exemptées.

## **Chapitre 6 – Disposition de police**

### **Ad Article 21**

L'article 21 prévoit une interdiction de photographier ou de filmer, sans autorisation préalable de la Police grand-ducale, les infrastructures de sûreté de l'aéroport ainsi que le personnel procédant aux contrôles de sûreté ou appliquant les mesures de sûreté.

## **Chapitre 7 – Dispositions modificatives et finales**

### **Ad Article 22**

L'article 22 prévoit une modification de l'article premier du règlement grand-ducal modifié du 23 juillet 2016 fixant la liste des administrations et personnes morales de droit public pouvant demander un bulletin N° 2 ou N° 3 du casier judiciaire avec l'accord écrit ou électronique de la personne concernée.

Dans le cadre de la vérification des antécédents, la Police grand-ducale doit pouvoir demander le bulletin N° 2 du casier judiciaire. Ceci est uniquement possible en ajoutant la Police grand-ducale à la liste des autorités pouvant demander un tel bulletin.

### **Ad Article 23**

L'article 23 prévoit l'abrogation du règlement grand-ducal du 24 février 2016 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

En même temps, il précise que les documents d'accès (donc non seulement les TCA mais également tous les laissez-passer) délivrés conformément au règlement abrogé sont considérés comme répondant aux exigences du nouveau règlement.

### **Ad Article 24**

L'article 24 précise les modalités d'exécution et de publication du règlement grand-ducal.

## FICHE FINANCIERE

### **Avant-projet de règlement grand-ducal relatif à la sûreté de l'aviation civile et aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg**

Le projet de règlement sous rubrique prévoit l'instauration de recettes sous forme de taxes à percevoir en faveur de l'Etat luxembourgeois par l'entremise de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Il aura donc une répercussion positive sur le budget de l'Etat luxembourgeois.

Le montant total approximatif futur des recettes générées à travers le présent projet de règlement dépend du nombre des demandes de vérifications des antécédents et des demandes de titres de circulation aéroportuaires prévus par le présent avant-projet.

Il est dès à présent difficile de chiffrer les recettes potentielles futures.