

Projet de règlement grand-ducal instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux inspections et contrôles techniques dans le domaine de la navigabilité des aéronefs et des opérations aériennes, dite « Circulaire 14 »

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

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, et notamment son article 18 ;

Vu l'avis de la Chambre de commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

Le présent règlement fixe les redevances dues par les postulants pour les interventions de l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ci-après « ALSA »), ainsi que les taxes dues pour la délivrance des certificats y afférents.

Art. 2. Principes

(1) Les redevances établies en fonction du temps consacré sont évaluées par application d'un taux horaire de 130 euros, le cas échéant dans les limites d'un cadre tarifaire.

(2) Pour toutes les interventions non prévues par ce règlement, les redevances sont établies sur base du temps consacré.

(3) Un supplément pouvant aller jusqu'à 50 pour cent de la redevance ordinaire, mais de 130 euros au moins, peut être perçu pour une intervention qui exige un travail extraordinaire, ou qui est fournie sur demande ou en raison d'une faute du postulant, en urgence ou en dehors des heures normales de travail.

Art. 3. Taxes

(1) Pour la délivrance des certificats suivants, une taxe de 130 euros est due :

- 1° certificat de navigabilité ;
- 2° certificat d'examen de navigabilité ;
- 3° certificat de navigabilité Export ;
- 4° certificat d'immatriculation ;
- 5° certificat acoustique ;
- 6° certificat de transporteur aérien (ci-après « AOC ») ;
- 7° certificat de spécifications opérationnelles ;
- 8° certificat d'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (ci-après « CAMO ») ;
- 9° certificat d'agrément d'atelier d'entretien ;
- 10° certificat d'agrément de centre de formation de mécaniciens ;
- 11° certificat d'agrément d'organisme de production.

(2) Il n'est perçu qu'une seule taxe pour la délivrance simultanée pour un même postulant de plusieurs certificats prévus au paragraphe premier.

Art. 4. Modalités de perception

(1) Pour les prestations effectuées en vue de la délivrance initiale d'un AOC ou d'un CAMO en vertu du chapitre 3, 50 pour cent de la redevance prévue doivent être acquittés avant l'exécution des prestations auxquelles elle se rapporte.

La preuve du paiement doit être jointe en même temps que la demande.

(2) Le fait de ne pas s'acquitter du montant de la redevance ou de la taxe prévu fait obstacle à la délivrance des actes énoncés au présent règlement grand-ducal.

(3) Les redevances prévues par le présent règlement sont exigibles, voire non-récupérables dans tous les cas où un traitement initial de la demande a été entamé, même si l'exécution complète des prestations, voire la délivrance de l'acte n'ont pas eu lieu.

Un remboursement total ou partiel peut exceptionnellement avoir lieu sur demande dûment justifiée.

Chapitre 2 – Redevances relatives aux aéronefs

Art. 5. Classification des aéronefs

(1) Le montant de la redevance relatif à la classification d'un aéronef est établi sur base du temps consacré, sans pour autant être inférieur aux montants prévus aux paragraphes premier à quatre de l'article 7.

(2) Le montant de la redevance due pour la supervision effectuée pendant la construction d'un aéronef ultraléger motorisé ainsi que pour l'importation d'un aéronef ultraléger motorisé (ci-après « ULM ») est établi en fonction du temps consacré, sans pour autant être inférieur à 8 heures de prestation.

Art. 6. Changement d'immatriculation

(1) Pour le changement de l'immatriculation d'un aéronef à motorisation complexe, une redevance de 5.000 euros est due.

(2) Pour le changement de l'immatriculation d'un aéronef à motorisation non-complexe, une redevance de 500 euros est due.

Art. 7. Renouvellement du Certificat d'examen de navigabilité

(1) Pour le renouvellement du certificat d'examen de navigabilité des avions et planeurs, le montant de la redevance par aéronef est déterminé comme suit :

- 1° 250 euros pour les aéronefs d'une puissance maximum continue de 0 à 73,6 kW ou d'une poussée maximum continue de 0 à 100 daN ;
- 2° $(10 \times W^{0,75})$ euros pour les avions de puissance maximale supérieure à 73,6 kW ou d'une poussée maximum continue supérieure à 100 daN, mais inférieure ou égale à 7.360 kW ou 10.000 daN, où W est la puissance en kW (ou P x 0,736 avec P poussée en daN).
- 3° $(352 \times W^{0,35})$ euros pour les avions de puissance maximale supérieure à 7.360 kW ou d'une poussée maximum continue supérieure à 10.000 daN, où W est la puissance en kW (ou P x 0,736 avec P poussée en daN).

Les puissances et poussées sont celles indiquées dans les fiches de navigabilité de l'Etat constructeur de l'aéronef.

(2) Pour le renouvellement du certificat d'examen de navigabilité des hélicoptères, le montant de la redevance par aéronef est fixé à 2 fois la redevance applicable aux avions de même puissance en vertu du paragraphe premier.

(3) Pour le renouvellement du certificat d'examen de navigabilité des aéronefs munis d'un Certificat de navigabilité restreint, les redevances applicables sont celles prévues aux paragraphes premier et 2.

(4) Pour le renouvellement du certificat d'examen de navigabilité des ballons ou des aéronefs ultralégers motorisés, une redevance de 250 euros est due.

(5) Le montant de la redevance pour la surveillance des réparations après accidents est établi en fonction du temps consacré.

(6) Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'un certificat d'examen de navigabilité sur base d'une recommandation d'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité est établi en fonction du temps consacré, sans pour autant dépasser la redevance prévue aux paragraphes premier et 2.

Art. 8. Certificat de navigabilité Export

Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'un certificat de navigabilité Export est établi en fonction du temps consacré.

Art. 9. Programme d'entretien

Le montant de la redevance pour l'approbation d'un programme d'entretien, délivrée sur l'étude de document, est établi en fonction du temps consacré, dans les limites fixées par le tableau suivant:

Catégorie d'aéronef	Maximum
Aéronef non-motorisé	3 heures
Aéronef motorisé	8 heures

Chapitre 3 – Redevances relatives aux certificats de transporteur aérien et aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité

Art. 10. Délivrance d'un AOC

Pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'un AOC, une redevance de 25.000 euros est due.

Ce montant est multiplié par un coefficient dépendant du nombre de types d'aéronefs selon le tableau suivant :

Nombre de types d'aéronefs	Coefficient
1 type	1
2 types	1,25
3 types	1,5
4 types	1,75
5 types	2
6 types	2,125
7 types	2,250
...	...
n types	[Coefficient n-1] + 0,125

Art. 11. Surveillance d'un AOC

(1) Pour la surveillance d'un AOC, une redevance annuelle de 25.000 euros est due.

Ce montant est multiplié par un coefficient dépendant du nombre de types d'aéronefs selon le tableau suivant :

Nombre de types d'aéronefs	Coefficient
1 type	1
2 types	1,25
3 types	1,5
4 types	1,75
5 types	2
6 types	2,125
7 types	2,250
...	...
n types	[Coefficient n-1] + 0,125

(2) La facturation de la redevance prévue au paragraphe premier se fait mensuellement, en prenant en compte chaque appareil composant leur flotte au premier jour du mois considéré tel que repris dans les spécifications opérationnelles, quelles que soient les raisons qui auraient pu interrompre l'exploitation d'un appareil au cours du mois. Pour tout nouvel appareil, la redevance est recalculée en conséquence à compter du premier jour du mois suivant sa mise en exploitation.

Art. 12. Variation du périmètre de l'AOC ou des spécifications opérationnelles

(1) Le montant de la redevance pour la variation du périmètre d'un AOC ou des spécifications opérationnelles est établi en fonction du temps consacré.

(2) Cependant, pour l'ajout d'un aéronef sur l'AOC, inscrit sur les spécifications opérationnelles, les redevances suivantes sont applicables :

- 1° Pour l'ajout sur l'AOC d'un type d'aéronef déjà exploité, une redevance de 2.000 euros est due.
- 2° Pour l'ajout sur l'AOC d'un type d'aéronef non-encore exploité, une redevance de 5.000 euros est due.

Art. 13. Délivrance d'un CAMO

Pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'un agrément pour un CAMO, une redevance de 7.500 euros est due.

Art. 14. Surveillance d'un CAMO

(1) Le montant de la redevance annuelle pour la surveillance d'un CAMO est établi en fonction de la formule suivante : $3750 \text{ euros} + [140 \text{ euros} \times (2,44 \times M^{0,8} + \sum n_{j\text{commerciaux}}^{0,8} \times f_i + \sum n_{j\text{non-commerciaux}}^{0,8} \times f_i \times 0,25)]$, où:

- 1° « **M** » est la somme en tonnes des masses maximales au décollage de chaque aéronef relevées dans les fiches de navigabilité des pays constructeurs. Les masses des hélicoptères seront multipliées par 2;
- 2° « **n_j** » est le nombre d'appareils d'un même type *i* qui sont entretenus selon un même manuel d'entretien;
- 3° « **f_i** » est un coefficient correspondant à un volume de surveillance pour le type *i*, dont la valeur est donnée par le barème suivant:

Masse en tonnes du type de l'aéronef	m<2	m<5,7	5,7<m<12	12≤m<30	30≤m<60	60≤m<110	110≤m<250	m≥250
Co-efficient f	1	5	15	35	45	60	80	105

(2) La facturation de la redevance prévue au paragraphe premier se fait mensuellement, en prenant en compte chaque appareil composant leur flotte au premier jour du mois considéré, quelles que soient les raisons qui auraient pu interrompre l'exploitation d'un appareil au cours du

mois. Pour tout nouvel appareil, la redevance est recalculée en conséquence à compter du premier jour du mois suivant sa mise en exploitation.

Chapitre 4 – Redevances relatives à la surveillance des sociétés de travail aérien, des aéronefs non-commerciaux et des exploitants commerciaux de ballons

Art. 15. Exploitation non-commerciale d'aéronefs à motorisation complexe « NCC »

Pour la surveillance continue d'un aéronef déclaré être utilisé en exploitation d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales, une redevance annuelle de 1.000 euros est due.

Art. 16. Exploitations spécialisées « SPO »

(1) Pour la surveillance continue par type d'aéronef déclaré être utilisé en exploitation spécialisée, une redevance annuelle de 1.000 euros est due.

(2) Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'une autorisation pour une mission d'exploitation spécialisée commerciale à haut risque est établi en fonction du temps consacré

(3) Le montant de la redevance annuelle pour la surveillance continue d'un exploitant procédant à une exploitation spécialisée commerciale à haut risque est établi en fonction du temps consacré.

(4) Pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'une autorisation préalable pour une location avec équipage d'un aéronef d'un exploitant de pays tiers ou une location coque nue d'un aéronef immatriculé dans un pays tiers par un exploitant commercial spécialisé, une redevance de 2.000 euros est due.

Art. 17. Exploitation commerciale de ballons

(1) Pour la surveillance continue d'un exploitant commercial de ballons, une redevance annuelle de 1.000 euros est due.

Ce montant est multiplié par un coefficient dépendant du nombre de types de ballons selon le tableau suivant :

Nombre de types de ballon(s)	Coefficient
1 type	1
2 types	1,25
3 types	1,5
4 types	1,75
5 types	2
6 types	2,125
7 types	2,250
...	...
n types	[Coefficient n-1] + 0,125

(2) La facturation de la redevance prévue au paragraphe premier se fait annuellement, en prenant en compte chaque ballon composant leur flotte au premier janvier de l'année considérée tel que repris dans la déclaration d'activité prévue dans le règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Chapitre 5 – Redevances relatives aux agréments spécifiques

Art. 18. Agréments spécifiques « SPA »

Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'un agrément spécifique non-prévu par le présent chapitre est établi en fonction du temps consacré.

Art. 19. Marchandises dangereuses

(1) Pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'une autorisation initiale de transport de marchandises dangereuses, une redevance de 2.500 euros est due.

(2) Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue des autorisations spéciales de transport de marchandises dangereuses ainsi que des exemptions et dérogations aux dispositions applicables au transport de marchandises dangereuses est établi en fonction du temps consacré, dans les limites du tableau suivant :

Minimum	Maximum
1 heure	6 heures

(3) Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de l'approbation d'un programme de formation aux matières dangereuses est établi en fonction du temps consacré, dans les limites du tableau suivant :

Minimum	Maximum
4 heures	12 heures

Art. 20. Autorisation de décollage par faible visibilité « LVTO »

Pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'une autorisation de décollage par faible visibilité inférieure à 150 m, une redevance de 750 euros est due.

Chapitre 6 – Redevances relatives à d'autres autorisations

Art. 21. Autorisation d'approche forte pente

Pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'une autorisation d'approche forte pente, une redevance de 750 euros est due.

Art. 22. Location d'aéronef avec équipage « wet lease »

Pour les prestations effectuées en vue de l'approbation d'un wet lease dans le cadre d'un AOC, une redevance de 5.000 euros est due.

Art. 23. Permis de vol

Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance d'un permis de vol est établi en fonction du temps consacré, dans les limites du tableau suivant :

Minimum	Maximum
1 heure	6 heures

Art. 24. Dérogations au règlement européen de base

Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance des dérogations au règlement européen de base et à ses règles de mise en œuvre est établi en fonction du temps consacré.

Art. 25. Autorisations diverses

Le montant des redevances dues pour les prestations effectuées en vue des autorisations suivantes est établi en fonction du temps consacré :

- 1° moyen alternatif de conformité « AltMOC » ;
- 2° programme de qualification et de formation alternatif « ATQP » ;
- 3° opérations avec atterrissage court;
- 4° opérations avec angle d'inclinaison latérale accru ;
- 5° distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour avions bimoteurs sans agrément ETOPS.

Chapitre 7 – Redevances relatives aux ateliers d'entretien et aux centres de formation

Art. 26. Organisme de maintenance Partie 145

(1) Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance initiale d'un agrément d'organisme de maintenance conformément à la Partie 145 du règlement (UE) No 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, tel que modifié, est le double de la redevance prévue au paragraphe 2.

(2) Le montant de la redevance annuelle pour la surveillance des organismes de maintenance Partie 145 est établi en fonction de la formule suivante : $th \times [2 \times (\text{effectif})^{0,8} + 15 \times N_{\text{base}} + 8 \times N_{\text{ligne}}]$, où :

- 1° « **th** » est le taux horaire défini au paragraphe premier de l'article 2 ;
- 2° « **effectif** » est le nombre de personnes appartenant à l'atelier figurant dans son manuel d'atelier d'entretien ;
- 3° « **Nbase** » est le nombre de sites où s'effectue l'entretien dit « en base », au sens du règlement (UE) No 1321/2014 précité;
- 4° « **Nligne** » est le nombre de sites où s'effectuent les autres entretiens, dits « en ligne ».

Art. 27. Organisme de maintenance Part M sous-partie F

(1) Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance initiale d'un agrément d'organisme de maintenance conformément à la Partie M sous-partie F du règlement (UE) No 1321/2014 précité est le double de la redevance prévue au paragraphe 2.

(2) Le montant de la redevance annuelle pour la surveillance des ateliers d'entretien agréé Part M sous-partie F est établi en fonction de la formule suivante : $th \times [2 \times (\text{effectif})^{0,8} + 15 \times N_{\text{sites}}]$, où :

- 1° « **th** » est le taux horaire défini au paragraphe premier de l'article 2 ;
- 2° « **effectif** » est le nombre de personnes appartenant à l'atelier figurant dans son manuel d'atelier d'entretien ;
- 3° « **Nsites** » est le nombre de sites où s'effectue l'entretien.

Art. 28. Organisme de formation à la maintenance et d'examen « MTOE »

(1) Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance initiale d'un agrément de MTOE est le double de la redevance prévue au paragraphe 2.

(2) Le montant de la redevance annuelle pour la surveillance des MTOE est établi en fonction de la formule suivante : $0,5 \times th \times [K + 16 \times (1,5 \times S + C + E) + f]$, où :

- 1° « **th** » est le taux horaire défini au paragraphe premier de l'article 2 ;
- 2° « **K** » est un coefficient dont la valeur dépend des formations réalisées. Il est égal à 48 pour une formation de base ou de type d'aéronef et à 80 pour une formation de base et de type d'aéronef ;
- 3° « **S** » est le nombre de sites où les formations sont dispensées;
- 4° « **C** » est le nombre de catégories ou de sous-catégories de base ou de type d'aéronef parmi les catégories ou les sous-catégories prévues par le règlement (UE) No 1321/2014 précité ;
- 5° « **E** » est un coefficient dépendant de l'effectif du centre de formation et est égal à :
 - a) 0 si le nombre de personnes est inférieur à 10 ;
 - b) 1 si le nombre de personnes est compris entre 10 et 49 ;
 - c) 5 si le nombre de personnes est compris entre 50 et 99 ;
 - d) 7 si le nombre de personnes est supérieur à 100 ;
- 6° « **f** » est le nombre de cours relatifs aux formations de base ou de type d'aéronef dispensées auquel on applique une franchise de 7 cours.

Chapitre 8 – Redevances relatives à la construction d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs

Art. 29. Production hors agrément d'organisme de production

Le montant de la redevance annuelle pour la surveillance de la production d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs et le contrôle des ingrédients et matériels aéronautiques divers en l'absence d'un agrément d'organisme de production est établi en fonction du temps consacré.

Art. 30. Organisme de production

Le montant de la redevance pour les prestations effectuées en vue de la délivrance initiale de l'agrément d'organisme de production ainsi que le montant de la redevance annuelle pour la surveillance post-agrément des organismes de production de produits ou d'éléments aéronautiques sont établis en fonction du temps consacré.

Chapitre 9 – Dispositions diverses

Art. 31. Prestations effectuées en dehors du territoire luxembourgeois

Pour toute intervention effectuée en dehors du territoire du Grand-Duché de Luxembourg, les postulants prennent en charge les frais réels de voyage et de séjour des personnels affectés aux missions, et rétribuent le temps de trajet et de mise en place selon le taux horaire prévu au paragraphe premier de l'article 2.

Art. 32. Contrôles en ligne ou en escale

Pour les contrôles en ligne ou en escale, un titre de transport gratuit sera délivré à la personne chargée du contrôle et une place réservée à bord de l'appareil contrôlé.

Chapitre 10 – Dispositions finales

Art. 33. Entrée en vigueur

Le présent règlement grand-ducal entre en vigueur 10 jours après sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 34. Disposition finale

Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

I.

Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal intervient dans le cadre des inspections et contrôles techniques dans le domaine de l'aviation civile tombant sous la responsabilité de la Direction de l'Aviation Civile (ci-après « DAC »).

Il a pour seul objet la fixation des taxes et des redevances dues pour les inspections et contrôles techniques dans les domaines de la navigabilité des aéronefs ainsi que des opérations aériennes. Il ne concerne cependant pas les modalités et les conditions de fond de ces inspections et contrôles techniques, qui sont effectués selon les dispositions de l'Union européenne¹.

Les redevances

Par 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 réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile; c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, le Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions peut autoriser la DAC à faire effectuer ces inspections et contrôles par une entité privée. L'arrêté ministériel du 11 décembre 2009 concernant la désignation d'une entité privée chargée d'effectuer des missions de contrôle et d'inspection pour compte de la Direction de l'Aviation Civile charge l'Agence luxembourgeoise pour la sécurité aérienne (ci-après « ALSA ») d'effectuer ces inspections et contrôles techniques.

Les redevances pour les inspections et contrôles techniques dans le domaine de l'aviation civile effectués par l'ALSA et revenant à cette dernière trouvent leur base légale dans l'article 18 paragraphe 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999².

Lors de la désignation de l'ALSA comme entité chargée d'effectuer les inspections et contrôles pour compte de la DAC, ces redevances ont été provisoirement fixées par l'arrêté ministériel du 11 décembre 2009 susmentionné, la dernière adaptation de ce barème datant de 2011. Ce barème

¹ **Règlement (UE) n° 1321/2014** de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

² **Article 18 paragraphe 2 de la Loi modifiée du 19 mai 1999** : « 2. *Les frais d'inspection et de contrôle, liés à l'exercice des attributions exercées en vertu de la présente loi sont à la charge des compagnies, organismes et personnes inspectées ou contrôlées conformément à un barème à fixer par règlement grand-ducal.* »

a été appelé « Circulaire 14 », une dénomination aujourd'hui bien connue et utilisée couramment par les différents acteurs concernés.

Entretemps, le droit de l'Union européenne sur lequel sont basés les différents contrôles et inspections a évolué substantiellement. Le domaine de la navigabilité des aéronefs et des opérations aériennes est devenu de plus en plus complexe, de sorte que le barème actuel ne reprend pas toutes les différentes missions effectuées par l'ALSA.

En outre, la pratique a montré que certains barèmes ne sont plus du tout adaptés à la réalité et ne permettent pas de récupérer tous les frais exposés par l'ALSA. Il est ainsi nécessaire d'adapter les redevances à percevoir par l'ALSA pour les inspections et contrôles techniques effectués pour compte de la DAC.

Les taxes

Les inspections et contrôles techniques effectuées par l'ALSA sont souvent suivis par la délivrance d'un certificat par la DAC. Ce certificat constitue un acte administratif, des taxes de remboursement peuvent donc être perçues auprès des usagers réels des services concernés.

Ces taxes sont limitées à la dépense engagée pour un service rendu et obligatoire, elles ne dépassent pas le coût des dépenses engagées par l'Etat, ni restent en deçà du coût de ces dépenses. Elles sont prévues pour l'émission d'un acte administratif par la DAC qui engendre une certaine charge de travail : remplir les champs prédéfinis des différents certificats; rentrer ces données individuelles dans un système informatique spécifique; imprimer chaque certificat dans le format et sur le papier spécifique pour chacun d'entre eux ; etc.

De ce fait, il s'agit de taxes de remboursement faisant partie des matières dites « libres », et ne devant donc pas être fixées par une loi formelle.

Dans ce contexte, l'article 7 paragraphe 3 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne sert de base légale pour le présent projet règlement grand-ducal³.

³ **Article 7 paragraphe 3 de la Loi modifiée du 31 janvier 1948:** « (3) *Peuvent être perçus des taxes [...] 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. la navigabilité des aéronefs; [...]

e. les agréments des ateliers d'entretien technique;

f. l'émission, la validation et le renouvellement des licences de transporteurs aériens et des certificats de transporteurs aériens (AOC – Air operator certificate); [...]

l. les autorisations ou les dérogations spécifiques à la réglementation relative à la navigation aérienne ; [...]

Le montant de ces taxes, redevances et droits ainsi que leurs modalités de perception sont fixés par règlement grand-ducal. [...]

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique établit donc non seulement les montants des redevances à percevoir à titre rémunérateur par l'entité chargée des missions de contrôle et d'inspection pour compte de la DAC dans le domaine de la navigabilité des aéronefs et des opérations aériennes, mais également les taxes à percevoir pour la délivrance par la DAC des actes administratifs subséquents aux travaux techniques effectués par l'ALSA.

II. Commentaire des articles

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Ad Article 1^{er}

L'article 1^{er} détermine le champ d'application ainsi que l'envergure du règlement grand-ducal.

Le règlement grand-ducal fixe d'une part des redevances dues à l'ALSA (Agence luxembourgeoise pour la sécurité aérienne), et d'autre part des taxes de remboursement pour les actes administratifs délivrés par la DAC.

Les redevances sont destinées à rembourser les missions d'inspection et de contrôle techniques effectuées par l'ALSA pour compte de la Direction de l'Aviation Civile (« DAC ») en vertu de l'arrêté ministériel du 11 décembre 2009 concernant la désignation d'une entité privée chargée d'effectuer des missions de contrôle et d'inspection pour compte de la Direction de l'Aviation Civile. L'article 18 paragraphe 2 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg; b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile; c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile constitue leur base légale⁴.

Les taxes sont dues pour la délivrance des certificats et agréments délivrés par la DAC suite au travail technique effectué par l'ALSA. S'agissant de taxes de remboursement qui ne dépassent pas le coût des dépenses engagées par l'Etat, ni restent en deçà du coût de ces dépenses et qui ne sont dues que par les usagers effectifs des services prestés, elles ne sont pas à considérer comme « impôts » et relèvent partant des matières libres qui ne doivent pas être fixées par une loi formelle. Ces taxes sont basées sur l'article 7 paragraphe 3 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne⁵.

Ad Article 2

L'article 2 fixe les principes généraux, tels que le montant du taux horaire, le principe que lorsque rien de spécifique n'est prévu, la redevance sera calculée sur base du temps consacré et

⁴ **Article 18 paragraphe 2 de la Loi modifiée du 19 mai 1999** : « 2. *Les frais d'inspection et de contrôle, liés à l'exercice des attributions exercées en vertu de la présente loi sont à la charge des compagnies, organismes et personnes inspectées ou contrôlées conformément à un barème à fixer par règlement grand-ducal.* »

⁵ **Article 7 paragraphe 3 de la Loi modifiée du 31 janvier 1948**: « (3) *Peuvent être perçus des taxes [...] 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. la navigabilité des aéronefs; [...]

e. les agréments des ateliers d'entretien technique;

f. l'émission, la validation et le renouvellement des licences de transporteurs aériens et des certificats de transporteurs aériens (AOC – Air operator certificate); [...]

l. les autorisations ou les dérogations spécifiques à la réglementation relative à la navigation aérienne ; [...]

Le montant de ces taxes, redevances et droits ainsi que leurs modalités de perception sont fixés par règlement grand-ducal. [...]

la possibilité de demander un supplément à la redevance normale dans des cas exceptionnels bien définis.

Ad Article 3

L'article 3 énumère les seuls certificats et agréments pour lesquels des taxes de remboursement seront perçues. Il précise également les cas de non-cumul de ces taxes.

Ad Article 4

L'article 4 fixe les modalités de perception des taxes et redevances.

Le premier paragraphe dispose que pour la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (« AOC ») ou d'un agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (« CAMO »), un acompte de 50% de la redevance prévue doit être acquitté avant l'exécution des prestations. Cet acompte est nécessaire en raison du travail substantiel que nécessite l'analyse de cette demande.

Le second paragraphe précise que le non-paiement de la redevance fera obstacle à la délivrance des actes sollicités.

Le dernier paragraphe de cet article précise le principe de l'exigibilité des redevances, respectivement de la non-restitution des redevances déjà payées lorsque des travaux ont déjà été effectués. En effet, le traitement des demandes prévues par le règlement grand-ducal nécessite des analyses et travaux substantiels préalables. Si, pour des raisons se trouvant en dehors de l'emprise de l'ALSA, la procédure de demande ne pouvait pas s'achever, ces travaux préalables ont tout de même été effectués, et justifient donc que les redevances soient exigibles ou que les montants déjà versés restent acquis. Ce paragraphe donne cependant au demandeur la possibilité exceptionnelle d'obtenir remboursement total ou partiel des montants déjà versés au cas où il pourra présenter une justification en bonne et due forme. Toute demande en ce sens sera jugée au cas par cas, selon les situations spécifiques et individuelles en cause.

Chapitre 2 – Redevances relatives aux aéronefs

Ad Article 5

L'article 5 détermine que la redevance pour la classification d'un aéronef ainsi que pour la supervision pendant la construction ou pour l'importation d'un aéronef ultraléger motorisé (« ULM ») est calculée sur base du temps consacré, tout en fixant un minimum pour ces redevances.

Ad Article 6

L'article 6 prévoit une redevance pour le changement d'une immatriculation d'un aéronef puisque celui-ci entraîne une charge de travail exorbitante. En effet, en cas de changement d'immatriculation d'un aéronef, tous les manuels, tous les certificats, et tous les autres documents mentionnant l'immatriculation de l'aéronef devront être adaptés et revus.

Ad Article 7

L'article 7 fixe les modes de calculs, respectivement les montants des redevances pour le renouvellement du certificat d'examen de navigabilité dans les différentes situations :

- Pour les avions et planeurs, la redevance est calculée sur base d'une formule reprenant la puissance ou la poussée de l'appareil.
- Pour les giravions ou les hélicoptères, le montant de la redevance est le double de celui prévu pour les avions ou planeurs d'une puissance ou poussée identique.
- Pour le renouvellement d'un certificat d'examen de navigabilité restreint, la redevance est également calculée sur base d'une formule reprenant la puissance ou la poussée de l'appareil.
- Pour les ballons et les ULM, des montants forfaitaires ont été fixés.
- Pour la surveillance des réparations après accidents, la redevance sera calculée sur base du temps consacré.
- Pour les Certificats d'examen de navigabilité sur base d'une recommandation d'un CAMO, la redevance est établie sur base du temps consacré.

La redevance pour le renouvellement d'un certificat d'examen de navigabilité est calculée sur base de la puissance, respectivement la poussée, de l'aéronef concerné. Cette puissance, respectivement poussée de l'aéronef est un indicateur de la complexité de l'aéronef, et ainsi également de la charge de travail de l'ALSA liée au certificat d'examen de navigabilité.

Pour les aéronefs d'une puissance maximale continue de 0 à 73,6 kW (kilowatt), ou d'une poussée maximum continue de 0 à 100 daN (décanewton), la redevance est constituée d'un montant forfaitaire.

Pour les aéronefs d'une puissance maximale supérieure à 73,6 kW, ou d'une poussée maximum supérieure à 100 daN, la redevance est calculée en multipliant la poussée ou la puissance par un coefficient proportionnel à la charge de travail de l'ALSA. Afin d'atténuer les effets de cette puissance ou poussée, un coefficient exposant de 0,75, respectivement 0,35 est appliqué.

Ad Article 8

L'article 8 précise que la redevance pour les travaux techniques en vue de la délivrance d'un certificat de navigabilité Export sera calculée sur base du temps consacré.

Ad Article 9

L'article 9 dispose que la redevance pour l'approbation d'un programme d'entretien est établie sur base du temps consacré, tout en indiquant des montants maximums.

Chapitre 3 – Redevances relatives aux certificats de transporteur aérien et aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité

Ad Article 10

L'article 10 précise le mode de calcul de la redevance pour la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (« AOC »).

La redevance de base est un montant forfaitaire, qui sera multiplié par un coefficient lié au nombre des différents types d'aéronefs mis sur l'AOC. Pour un seul type mis sur l'AOC, le montant forfaitaire est multiplié par le coefficient « 1 ». A partir du deuxième type, et jusqu'au cinquième type inclus, 0,25 est ajouté au coefficient précédent. A partir du sixième type, 0,125 sera ajouté au coefficient précédent.

Nombre de types d'aéronefs	Coefficient
1 type	1
2 types	1,25
3 types	1,5
4 types	1,75
5 types	2
6 types	2,125
7 types	2,250
...	...
n types	[Coefficient n-1] + 0,125

Ces coefficients ont été choisis afin de tenir compte du surplus de travail engendré par des types d'aéronefs ou de ballons supplémentaires.

A partir du deuxième type, et jusqu'au cinquième type inclus, le coefficient augmente de 0,25 pour chaque type supplémentaire. A partir du sixième type, le coefficient augmente de 0,125 pour chaque type supplémentaire, et ce afin de limiter les coûts pour les opérateurs.

Les articles 10, 11 et 17 du projet utilisent la même méthode de calcul.

Ad Article 11

L'article 11 fixe la redevance annuelle pour la surveillance d'un AOC. Le même mode de calcul prévu dans l'article 11 pour la délivrance de l'AOC a été retenu.

Le deuxième paragraphe précise encore que la facturation de ce montant se fera mensuellement, et que la flotte sur laquelle la facturation est basée sera celle au premier jour du mois considéré.

Ad Article 12

L'article 12 fixe les redevances pour la variation du périmètre de l'AOC (ex. ajout d'un aéronef sur l'AOC, ajout d'une zone d'opération, changement du/des type/s d'opération, changement du siège social,...). Cet article dispose que la redevance est en principe établie sur base du temps consacré. Cependant, pour l'ajout d'un aéronef sur l'AOC, un montant forfaitaire a été fixé.

Ad Article 13

L'article 13 retient un montant forfaitaire pour la délivrance d'un agrément d'Organisme de gestion du maintien de navigabilité (« CAMO »).

Ad Article 14

L'article 14 fixe la formule pour calculer la redevance annuelle pour la surveillance d'un CAMO. Cette formule prend en compte les masses maximales au décollage des aéronefs, le nombre d'appareils et le volume de surveillance nécessité.

$$3750 \text{ euros} + [140 \text{ euros} \times (2,44 \times M^{0,8} + \sum n_{j\text{commerciaux}}^{0,8} \times f_i + \sum n_{j\text{non-commerciaux}}^{0,8} \times f_i \times 0,25)]$$

Cette formule a été reprise, dans une version légèrement modifiée, de l'arrêté ministériel modifié du 29 avril 2009 concernant la désignation d'une entité privée chargée d'effectuer des missions de contrôle et d'inspection pour compte de la Direction de l'Aviation Civile qui fixe actuellement le barème des redevances : $[3330 \times (2,44 \times M^{0,8} + \sum n_j^{0,8} \times f_i)] / 40,3399 \text{ EUR}$.

Une première modification retenue est celle de l'ajout d'un forfait de base de 3750 euros. En effet, avec la formule actuelle, il n'est pas possible de facturer la supervision continue d'un CAMO lorsque ce dernier n'effectue pas de maintenances d'aéronefs. Cependant, même lorsqu'un CAMO n'a pas d'activités effectives, l'ALSA doit effectuer des contrôles et inspections (un audit au moins tous les deux ans, contrôle des manuels de l'organisme,...). Ainsi, il a été décidé d'ajouter un forfait de base qui ne dépend d'aucun paramètre variable.

Une autre modification qui concerne seulement la forme est l'expression de la formule directement en euros. En effet, la formule existait déjà bien avant 2009, et a été calculée initialement en francs luxembourgeois (3330 LUF). Lorsque la formule a été reprise par l'arrêté ministériel précité, il y était ajouté la division par 40,3399 EUR afin d'arriver à la valeur en euros. Afin de rendre la formule plus lisible, il a été décidé de supprimer cette division et d'exprimer directement la valeur en euros : $3330/40,3399 = 140 \text{ euros}$, indexés au 1^{er} décembre 2016 (comme l'arrêté ministériel précité prévoit une révision des prix automatique liée à l'index, il en a été tenu compte lors de la rédaction du projet).

Une troisième différence par rapport à la formule actuelle est la distinction entre les aéronefs utilisés commercialement, donc opérés sous un AOC, et les aéronefs utilisés non-commercicalement, donc opéré sans AOC.

Les CAMO étant des organismes très complexes, il faut prendre en compte plusieurs paramètres pour le calcul de la redevance :

- « **M** » est la somme en tonnes des masses maximales au décollage de chaque aéronef relevées dans les fiches de navigabilité des pays constructeurs. Les masses des hélicoptères seront multipliées par 2

Le premier paramètre à prendre en compte est la somme des masses maximales au décollage des aéronefs entretenus par le CAMO. Les masses maximales au décollage sont des indicateurs de la complexité des machines, et partant également de la complexité des entretiens effectués par le CAMO, et ainsi également de la charge de travail engendrée par l’ALSA pour le contrôle et la supervision de ces entretiens complexes.

- « **n_i** » est le nombre d’appareils d’un même type *i* qui sont entretenus selon un même manuel d’entretien
- « **f_i** » est un coefficient correspondant à un volume de surveillance pour le type *i*, dont la valeur est donnée par le barème suivant:

Masse en tonnes du type de l’aéronef	$m < 2$	$m < 5, 7$	$5,7 < m < 12$	$12 \leq m < 30$	$30 \leq m < 60$	$60 \leq m < 110$	$110 \leq m < 250$	$m \geq 250$
Co-efficient f	1	5	15	35	45	60	80	105

Un autre paramètre à prendre en compte est le nombre d’aéronefs appartenant au même type (ex. Boeing 737, Boeing 747, Airbus A340,...). En effet, le type de l’aéronef conditionne à nouveau la complexité des travaux d’entretien effectués par le CAMO et donc également la charge de travail de l’ALSA.

La somme des aéronefs de même type est ensuite multipliée par un facteur dépendant de la masse maximale au décollage de l’aéronef afin de tenir compte de la complexité de l’aéronef lui-même.

Le deuxième paragraphe précise également que la facturation de ce montant se fera mensuellement, et que la flotte sur laquelle la facturation est basée sera celle au premier jour du mois considéré.

Chapitre 4 – Redevances relatives à la surveillance des sociétés de travail aérien, des aéronefs non-commerciaux et des exploitants commerciaux de ballons

Ad Article 15

L'article 15 fixe un montant forfaitaire pour la redevance annuelle pour la surveillance d'un aéronef déclaré être utilisé en exploitation d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non-commerciales (« NCC »).

Ad Article 16

L'article 16 fixe les différentes redevances en relation avec les exploitations spécialisées (« SPO »).

Ad Article 17

L'article 17 fixe la redevance pour la surveillance continue d'un exploitant commercial de ballons.

La redevance de base est un montant forfaitaire, qui sera multiplié par un coefficient lié au nombre des différents types de ballons exploités. Pour un seul type, le montant forfaitaire est multiplié par le coefficient « 1 ». A partir du deuxième type, et jusqu'au cinquième type inclus, 0,25 est ajouté au coefficient précédent. A partir du sixième type, 0,125 sera ajouté au coefficient précédent.

Nombre de types d'aéronefs	Coefficient
1 type	1
2 types	1,25
3 types	1,5
4 types	1,75
5 types	2
6 types	2,125
7 types	2,250
...	...
n types	[Coefficient n-1] + 0,125

Chapitre 5 – Redevances relatives aux agréments spécifiques

Ad Article 18

L'article 18 précise le principe que les redevances pour des agréments spécifiques (« SPA ») non-prévus par le chapitre 5 seront calculées sur base du temps consacré.

Ad Article 19

L'article 19 précise que les redevances des SPA en relation avec les marchandises dangereuses sont calculé sur base du temps consacré, tout en fixant un minimum et un maximum pour cette redevance.

Ad Article 20

L'article 20 fixe la redevance pour le SPA en relation avec le décollage par faible visibilité inférieure à 150 m.

Chapitre 6 – Redevances relatives à d'autres autorisations

Ad Article 21

L'article 21 prévoit un montant forfaitaire pour l'autorisation d'approche forte pente.

Ad Article 22

L'article 22 prévoit un montant forfaitaire pour l'autorisation d'une location avec équipage (« wet lease ») dans le cadre d'un AOC.

Ad Article 23

L'article 23 précise que la redevance pour un permis de vol est calculée sur base du temps consacré, tout en fixant un minimum et un maximum pour cette redevance.

Ad Article 24

L'article 24 précise que la redevance pour la délivrance de dérogations au règlement européen de base et à ses règles de mise en œuvre est établie sur base du temps consacré.

Ad Article 25

L'article 25 précise explicitement que les redevances pour certaines autorisations énumérées sont établies sur base du temps consacré.

Chapitre 7 – Redevances relatives aux ateliers d'entretien et aux centres de formation

Ad Article 26

L'article 26 fixe le mode de calcul de la redevance pour l'agrément initial ainsi que pour la surveillance des organismes de maintenance conformément à la Partie 145 du règlement (UE) No 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, tel que modifié. La formule tient compte de l'effectif de l'atelier en question, du nombre des sites « en base » et du nombre des sites « en ligne ».

Les organismes de maintenance sont des organismes très complexes, soumis à de nombreuses exigences techniques, opérationnelles, organisationnelles, etc. Les travaux de l'ALSA liés à ces organismes concernent deux étapes : d'abord une première certification de l'organisme, et ensuite une supervision continue afin de contrôler la conformité des organismes certifiés.

La complexité de ces organismes et de ces travaux oblige à prendre en compte plusieurs paramètres pour le calcul de la redevance :

- « **th** » est le taux horaire défini au paragraphe premier de l'article 2

La base de calcul pour la redevance est le taux horaire, fixé à 130 euros par l'article 2.

- « **effectif** » est le nombre de personnes appartenant à l'atelier figurant dans son manuel d'atelier d'entretien

Le second paramètre à prendre en compte pour le calcul de la redevance est l'effectif, donc le nombre de personnes employées par l'organisme de maintenance en question. Le personnel de l'organisme de maintenance est un indicateur de la taille de l'organisme, qui aura une répercussion sur la charge de travail.

Cependant, à partir d'un moment donné la charge de travail n'est plus proportionnelle au nombre des personnes employées, mais elle stagne. Afin de tenir compte de cet effet, un coefficient exposant de 0,8 est appliqué afin d'atténuer les conséquences de cette valeur.

- « **Nbase** » est le nombre de sites où s'effectue l'entretien dit « en base », au sens du règlement (UE) No 1321/2014 précité
- « **Nligne** » est le nombre de sites où s'effectuent les autres entretiens, dits « en ligne »

Les derniers paramètres à prendre en compte pour le calcul de la redevance sont le nombre de sites où l'organisme de maintenance effectue des entretiens « en base » et le nombre des sites où l'organisme de maintenance effectue des entretiens « en ligne ». Le nombre de sites agréés conditionne la charge de travail pour l'ALSA, puisque chaque site de plus engendra plus de travail pour l'ALSA (déplacements, vérification spécifiques des équipements sur site,...).

Ces deux types d'entretiens sont prévus par le règlement (UE) No 1321/2014 précité, ainsi que par les « acceptable means of compliance (AMC) » et le « guidance material (GM) » relatifs à l'article 145.A.10 de ce règlement.

La charge de travail de l'ALSA relative au contrôle et la supervision continue de ces sites « en base » est plus importante que celle pour les sites « en ligne ». Ainsi, un coefficient multiplicateur plus élevé a été retenu pour la valeur des sites « en base ».

Ad Article 27

L'article 27 fixe le mode de calcul de la redevance pour l'agrément initial ainsi que pour la surveillance des organismes de maintenance conformément à la Partie M sous-partie F du règlement (UE) No 1321/2014 précité. La formule tient compte de l'effectif de l'atelier en question et du nombre des sites où s'effectue l'entretien.

Les organismes de maintenance sont des organismes très complexes, soumis à de nombreuses exigences techniques, opérationnelles, organisationnelles, etc. Les travaux de l'ALSA liés à ces organismes concernent deux étapes : d'abord une première certification de l'organisme, et ensuite une supervision continue afin de contrôler la conformité des organismes certifiés.

La complexité de ces organismes et de ces travaux oblige à prendre en compte plusieurs paramètres pour le calcul de la redevance :

- « *th* » est le taux horaire défini au paragraphe premier de l'article 2

La base de calcul pour la redevance est le taux horaire, fixé à 130 euros par l'article 2.

- « *effectif* » est le nombre de personnes appartenant à l'atelier figurant dans son manuel d'atelier d'entretien

Le second paramètre à prendre en compte pour le calcul de la redevance est l'effectif, donc le nombre de personnes employées par l'organisme de maintenance en question. Le personnel de l'organisme de maintenance est un indicateur de la taille de l'organisme, qui aura une répercussion sur la charge de travail.

Cependant, à partir d'un moment donné la charge de travail n'est plus proportionnelle au nombre des personnes employées, mais elle stagne. Afin de tenir compte de cet effet, un coefficient exposant de 0,8 est appliqué afin d'atténuer les conséquences de cette valeur.

- « *Nsites* » est le nombre de sites où s'effectue l'entretien

Le dernier paramètre à prendre en compte pour le calcul de la redevance est le nombre de sites où l'organisme de maintenance effectue des entretiens. Le nombre de sites agréés conditionne la charge de travail pour l'ALSA, puisque chaque site de plus engendra plus de travail pour l'ALSA (déplacements, vérification spécifiques des équipements sur site,...).

Contrairement aux organismes de maintenance Partie 145, la différence entre les entretiens « en base » et « en ligne » n'existe pas. Ainsi, seul le nombre global des sites d'entretien peut être retenu.

Ad Article 28

L'article 28 fixe le mode de calcul de la redevance pour l'agrément initial ainsi que pour la surveillance des organismes de formation à la maintenance et d'examen « MTOE ». La formule tient compte des types de formations réalisées par le centre de formation, du nombre de sites, du nombre de catégories et sub-catégories prévues par le règlement (UE) No 1321/2014 précité, de l'effectif du centre de formation et du nombre de cours dispensés.

Ces organismes de formation sont des organismes très complexes, et plusieurs facteurs devront être pris en compte pour le calcul de la redevance :

- « *th* » est le taux horaire défini au paragraphe premier de l'article 2

La base de calcul pour la redevance est le taux horaire, fixé à 130 euros par l'article 2.

- « *K* » est un coefficient dont la valeur dépend des formations réalisées. Il est égal à 48 pour une formation de base ou de type d'aéronef et à 80 pour une formation de base et de type d'aéronef

Le second paramètre à prendre en compte est le genre de formation dispensée par l'organisme. En effet, il existe deux formations différentes : les formations de base concernant des aspects généraux de la maintenance d'aéronef, et les formations de type d'aéronef concernant les spécificités liées aux différents types d'aéronefs.

Afin de tenir compte de la charge de travail engendrée par ces genres de formation, un coefficient de 48 est inséré dans le calcul lorsque l'organisme de formation dispense soit des formations de base, soit des formations de type d'aéronef.

Lorsque l'organisme dispense les deux genres de formation, un coefficient de 80 est inséré. Même si l'organisme dispense ici les deux genres de formation, le coefficient n'est pas le double (qui serait $2 \times 48 = 96$) puisque certains éléments contrôlés et supervisés par l'ALSA sont les mêmes, peu importe de quel genre de formation il s'agit (ex. manuel d'organisation, agrément des personnes nommées, système qualité et structure de l'organisme,...).

- « *S* » est le nombre de sites où les formations sont dispensées

Le nombre de sites agréés conditionne la charge de travail pour l'ALSA, puisque chaque site de plus engendra plus de travail pour l'ALSA (déplacements, vérification spécifiques des installations sur site,...). Ainsi, le nombre de sites où l'organisme effectue des formations doit également être pris en compte pour le calcul de la redevance.

- « *C* » est le nombre de catégories ou de sous-catégories de base ou de type d'aéronef parmi les catégories ou les sous-catégories prévues par le règlement (UE) No 1321/2014 précité

Un autre paramètre à prendre en compte pour le calcul de la redevance est le nombre de catégories ou de sous-catégories de formations dispensées par l'organisme. Ces catégories et sous-catégories sont prévues par le point 147.A.200 et l'appendice II de la Partie 147 du règlement 2014/1321 précité.

- « *E* » est un coefficient dépendant de l'effectif du centre de formation et est égal à :
 - 0 si le nombre de personnes est inférieur à 10
 - 1 si le nombre de personnes est compris entre 10 et 49
 - 5 si le nombre de personnes est compris entre 50 et 99
 - 7 si le nombre de personnes est supérieur à 100

Pour le calcul de la redevance, il faut également prendre en compte l'effectif, donc le nombre de personnes employées par l'organisme de formation. Le personnel est un indicateur de la taille de l'organisme, qui aura une répercussion sur la charge de travail.

Cependant, la charge de travail n'augmente pas proportionnellement au nombre des personnes employées. Ainsi, le calcul de la redevance ne se fait pas en y insérant le nombre des personnes, mais en retenant un coefficient attribué par tranches.

- « *f* » est le nombre de cours relatifs aux formations de base ou de type d'aéronef dispensées auquel on applique une franchise de 7 cours

Le dernier paramètre à prendre en compte est le nombre des cours dispensés. Il s'agit ici des cours dispensés dans le cadre des différents genres de formation.

Afin de faciliter le commencement des activités d'un organisme de formation et afin de soutenir également l'installation d'organismes plus petits, il n'est pas tenu compte des 7 premiers cours dispensés. Le nombre des cours n'est pris en compte qu'à partir du huitième cours.

Chapitre 8 – Redevances relatives à la construction ou d'éléments d'aéronefs

Ad Article 29

L'article 29 dispose que la redevance annuelle pour la surveillance de la production hors agrément d'organisme de production d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs, ainsi que pour le contrôle des ingrédients et matériels aéronautiques divers est établie sur base du temps consacré.

Ad Article 30

L'article 30 dispose que la redevance pour l'agrément initial d'un organisme de production ainsi que la redevance annuelle pour la surveillance post-agrément des organismes de production de produits ou d'éléments aéronautiques sont établies sur base du temps consacré.

Chapitre 9 – Dispositions diverses

Ad Article 31

L'article 31 précise que pour toute intervention de l'ALSA en dehors du territoire du Grand-Duché de Luxembourg, les postulants devront prendre en charge les frais réels de voyage et de séjour, ainsi que rétribuer le temps de trajet et de mise en place selon le taux horaire fixé à l'article 2 du règlement.

Ad Article 32

L'article 32 précise qu'un titre de transport gratuit doit être délivré à la personne effectuant un contrôle en ligne ou en escale.

Chapitre 10 – Dispositions finales

Ad Article 33

L'article 33 fixe la date d'entrée en vigueur du règlement grand-ducal. Afin de laisser un temps suffisant aux postulants ainsi qu'au service de facturation de l'ALSA pour se préparer à l'application des nouveaux tarifs, le règlement grand-ducal entrera en vigueur 10 jours après sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Ad Article 34

L'article 34 fixe les modalités d'exécution et de publication du règlement grand-ducal.

FICHE FINANCIERE

Projet de règlement grand-ducal instituant la perception de taxes et de redevances relatives aux inspections et contrôles techniques dans le domaine de la navigabilité des aéronefs et des opérations aériennes, dite « Circulaire 14 »

Le projet de règlement grand-ducal 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 approximatif futur des recettes générées à travers le présent projet de règlement dépend des demandes de certificats prévus par le présent projet.

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