

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 57

21 mai 1999

Sommaire

AVIATION CIVILE

Loi 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 page **1340**

Loi 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.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 12 mai 1999 et celle du Conseil d'Etat du 18 mai 1999 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Titre I L'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg.

Art. 1^{er}. Champ d'application

1.- La présente loi, en conformité avec la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996 du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, régit l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg en fonction des seuils de trafic fixés à son article 14 ci-après qui détermine les dates d'échéance pour l'application des dispositions relatives aux différentes catégories de services composant l'assistance en escale.

2.- Lorsque l'un des seuils de trafic de fret visés à l'article 14 est atteint sans que le seuil de trafic de passagers correspondant ne le soit également, les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservées uniquement aux passagers.

Art. 2. Définitions

Aux fins de l'application de la présente loi, on entend par:

- a) **«aéroport»**: l'aéroport de Luxembourg, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux;
- b) **«Direction de l'Aviation Civile»** : l'administration publique instituée par la présente loi comme autorité aéronautique compétente pour le domaine de l'aviation civile et relevant de l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les transports aériens;
- c) **«entité gestionnaire»**: la Direction de l'Aviation Civile chargée de la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires ainsi que de la coordination et du contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport;
- d) **«usager d'un aéroport»**: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport;
- e) **«assistance en escale»**: les services rendus à l'aéroport à un usager tels que décrits à l'annexe à la présente loi;
- f) **«auto-assistance en escale»**: la situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Au sens de la présente définition, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers:
 - dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire ou
 - dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité;
- g) **«prestataire de services d'assistance en escale»**: toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

Art. 3. Séparation des activités

L'usager ou le prestataire de services qui fournissent des services d'assistance en escale doivent opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur entre les activités liées à la fourniture des services d'assistance en escale et leurs autres activités. La réalité de cette séparation comptable doit être contrôlée par un vérificateur indépendant désigné par la Direction de l'Aviation Civile.

Art. 4. Comité des usagers

Il est créé un comité des usagers de l'aéroport composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives de ces usagers. Tout usager a le droit de faire partie du comité ou, selon son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

Indépendamment des attributions prévues par la présente loi, le ministre ayant les transports dans ses compétences, appelé ci-après «le ministre», peut le consulter sur d'autres sujets en relation avec l'aviation civile.

La composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 5. Assistance aux tiers

1.- En conformité avec les articles 1 et 14, tout prestataire de services d'assistance en escale établi dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un Etat partie à l'Accord sur l'Espace économique européen a libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale à des tiers à l'aéroport, sous réserve des limitations prévues au paragraphe 2 ci-après et sous réserve notamment du respect des dispositions en matière de droit d'établissement, de droit du travail et de la législation de la sécurité sociale.

2.- Le nombre de prestataires est limité à deux pour les catégories de services d'assistance en escale suivantes:

- assistance «bagages»,
- assistance «opérations en piste»,
- assistance «carburant et huile»,
- assistance «fret» et «poste» en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.

3.- A partir du 1^{er} janvier 2001, l'un au moins des deux prestataires autorisés en vertu du présent article ne peut être contrôlé directement ou indirectement, ni par l'entité gestionnaire, ni par un usager ayant transporté plus de 25% des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année calendrier précédant celle où s'opère la sélection des prestataires.

Toutefois, un règlement grand-ducal peut proroger le report jusqu'au 31 décembre 2002 au plus tard de l'obligation énoncée au présent paragraphe.

Art. 6. Auto-assistance

1.- En conformité avec les articles 1 et 14 et sous réserve des limitations prévues au paragraphe 2 ci-après, l'auto-assistance peut être librement exercée sous réserve notamment du respect des dispositions en matière de droit d'établissement, de droit du travail et de la législation de la sécurité sociale.

2.- Toutefois, pour les catégories de services d'assistance en escale suivantes:

- assistance «bagages»,
- assistance «opérations en piste»,
- assistance «carburant et huile»,
- assistance «fret et poste» en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion,

le nombre d'usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance est fixé à deux. Ce nombre peut être modifié par règlement grand-ducal. Leur choix s'effectuera sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non-discriminatoires, tels qu'énumérés à l'article 9 ci-après.

Art. 7. Infrastructures centralisées

1.- Nonobstant les dispositions des articles 5 et 6, le ministre peut réserver, soit à l'entité gestionnaire, soit à une autre entité, la gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services d'assistance en escale et dont la complexité, les conditions techniques ou opérationnelles d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement et les conditions à respecter en matière de sécurité et de sûreté ne permettent pas la division ou la duplication. L'usage des infrastructures centralisées par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance est obligatoire.

2.- Pour l'application du paragraphe 1 du présent article, sont classées en tant que infrastructures centralisées:

- les installations de stockage et de distribution de carburant
- le système de tri de bagages
- les activités de dégivrage
- le système d'épuration des eaux.

3.- Le ministre veille à ce que la gestion des infrastructures centralisées soit assurée d'une façon transparente, objective et non discriminatoire pour les prestataires de services et les usagers pratiquant l'auto-assistance, dans les limites prévues par la présente loi.

Art. 8. Dérogations

1.- Lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou de l'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par la présente loi, le ministre peut, sur avis de l'entité gestionnaire, décider pour l'ensemble ou pour une partie seulement de l'aéroport:

- a) de limiter le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale autres que celles visées à l'article 5, paragraphe 2; le nombre de prestataires pour chaque catégorie de services doit au moins être égal à deux, sous le respect des dispositions énoncées à l'article 5, paragraphe 3;
- b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 5, paragraphe 2;
- c) de réserver l'exercice de l'auto-assistance à un nombre limité d'usagers pour une ou plusieurs catégories de services autres que celles visées à l'article 6, paragraphe 2, à condition que leur choix s'effectue selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non-discriminatoires;
- d) d'interdire ou de limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour une ou plusieurs catégories de services visées à l'article 6, paragraphe 2.

2.- Toute décision de dérogation prise en application du présent article doit:

- a) préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient;
- b) être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes;
- c) ne pas donner lieu à des distorsions de concurrence entre prestataires de services et /ou usagers pratiquant l'auto-assistance;
- d) ne pas être plus étendue que nécessaire.

3.- La durée des dérogations consenties en application du paragraphe 1 du présent article ne peut excéder trois années, sauf en ce qui concerne les dérogations accordées en vertu du point 1.b). Au plus tard trois mois avant l'expiration de cette période, le ministre peut prolonger une dérogation pour une nouvelle période maximale de trois années, sous le respect des conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

La durée des dérogations consenties en application du paragraphe 1 point b) du présent article ne peut excéder deux années. Sur la base des circonstances et dispositions fixées au présent article, le ministre peut cependant prolonger la dérogation une seule fois pour une nouvelle période de deux années.

Art. 9. Sélection des prestataires

La sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur l'aéroport lorsque le nombre est limité dans les cas prévus à l'article 5, paragraphe 2 ainsi qu'à l'article 8, paragraphe 1, est opérée par le ministre, selon la procédure qui s'effectue selon les principes suivants:

- a) l'établissement d'un cahier des charges ou de spécifications techniques auxquels les prestataires doivent répondre. Les critères de sélection à retenir par le cahier des charges ou les spécifications techniques sont établis après consultation du comité des usagers. Ils doivent être pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ils portent sur les domaines suivants:
 - le régime d'établissement conforme aux dispositions de la loi du 28 décembre 1988 1. réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales ; 2. modifiant l'article 4 de la loi du 2 juillet 1935 portant réglementation des conditions d'obtention du titre et du brevet de maîtrise dans l'exercice des métiers
 - les situation et capacité financières
 - la couverture d'assurance
 - les références et capacités professionnelles
 - les dispositions et obligations relatives à l'ordre public ainsi qu'à la sûreté et à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes
 - les dispositions de la législation du travail et de la sécurité sociale
 - la réglementation relative à la protection de l'environnement
 - les capacités et qualités techniques (moyens humains et matériels)
 - un plan d'entreprise portant sur, au moins, les deux premières années d'exploitation
 - l'aptitude à pouvoir assurer la permanence des services
 - l'ensemble des services offerts et sous-traitance éventuelle de services
 - les redevances à payer au titre des terrains, installations et équipements aéroportuaires fournis par l'Etat.

Des spécifications techniques et opérationnelles complémentaires peuvent, si nécessaire, être établies par l'entité gestionnaire, après consultation du comité des usagers.

- b) le lancement d'un appel d'offres, publié au Journal officiel des Communautés européennes, auquel tout prestataire intéressé peut répondre. Cet appel d'offres comprendra notamment:
 - l'adresse de l'entité gestionnaire

- une description sommaire des services d'assistance en escale concernés
 - les critères de sélection
 - la date approximative du début de l'activité proposée
 - la durée et la redevance du contrat de concession
 - la date limite de réception des candidatures;
- c) le choix des prestataires par le ministre sur proposition de l'entité gestionnaire et après consultation du comité des usagers;
- d) la sélection des prestataires pour une durée maximale de sept années.

Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure.

Lorsque le nombre de prestataires est limité en application de l'article 5, paragraphe 2 ou de l'article 8, paragraphe 1, l'entité gestionnaire peut, à la demande du ministre, et sans la soumettre à la procédure de sélection prévue au présent article, autoriser une entreprise prestataire de fournir des services d'assistance en escale si elle contrôle cette entreprise directement ou indirectement.

L'entité gestionnaire informe le comité des usagers des décisions prises en application du présent article.

Sur demande du ministre, l'entité gestionnaire peut d'office désigner un ou plusieurs prestataires chargés d'assurer la continuité et la permanence des services d'assistance en escale sur l'aéroport. La répartition des coûts occasionnés par cette charge de permanence des services d'assistance en escale est fixée par le ministre, sur proposition de l'entité gestionnaire.

Art. 10. Consultations

L'entité gestionnaire doit organiser une procédure de consultation obligatoire relative à l'application des dispositions de la présente loi entre le comité des usagers et les entreprises prestataires de services. Cette consultation porte notamment sur les prix des services qui font l'objet d'une dérogation accordée en application de l'article 8, paragraphe 1, point b) ainsi que sur l'organisation de leur fourniture. Elle doit être organisée au moins une fois l'an.

Art. 11. Agrément

1.- L'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale ou d'un usager pratiquant l'auto-assistance sur l'aéroport est subordonnée à l'obtention d'un agrément de la part du ministre.

2.- Chaque agrément fixe les conditions dans lesquelles le prestataire de services d'assistance en escale ou un usager pratiquant l'auto-assistance sur l'aéroport exerce ses activités. Ces conditions sont identiques aux prescriptions du cahier des charges prévu à l'article 9.

Le bénéficiaire de l'agrément s'engage à respecter les prescriptions contenues dans l'agrément. L'application de ces prescriptions doit se faire de façon non-discriminatoire aux différents prestataires et usagers pratiquant l'auto-assistance.

Les conditions prévues dans l'agrément doivent être rendues publiques et le prestataire ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance doit en être informé préalablement.

Lorsqu'un prestataire a recours aux services d'un sous-traitant, ce prestataire a l'obligation de veiller à ce que le sous-traitant respecte les prescriptions contenues dans l'agrément.

3.- Le ministre peut refuser ou retirer l'agrément si le prestataire ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux prescriptions contenues dans l'agrément.

Art. 12. Accès aux installations

1.- Le ministre prend les mesures nécessaires pour garantir l'accès des installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance, dans la mesure où cet accès leur est nécessaire pour exercer leurs activités. L'entité gestionnaire peut soumettre cet accès à certaines conditions qui doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non-discriminatoires.

2.- Dans la mesure du possible et sous réserve des restrictions prévues par la présente loi, les espaces disponibles pour l'assistance en escale dans l'aéroport sont répartis entre les différents prestataires de services et usagers pratiquant l'auto-assistance, y compris les nouveaux arrivants, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et pour permettre une concurrence effective et loyale sur la base de règles et de critères pertinents, objectifs, transparents et non-discriminatoires.

Art. 13. Réciprocité

Sans préjudice des engagements internationaux du Grand-Duché, et sur proposition de l'entité gestionnaire, le ministre peut refuser, suspendre ou retirer aux prestataires de services en escale ou usagers pratiquant l'auto-assistance, ressortissant d'un Etat non membre de l'Union européenne, les droits ou obligations découlant de la présente loi, s'il apparaît que les prestataires de services ou usagers pratiquant l'auto-assistance établis au Grand-Duché ne bénéficient pas d'un traitement équivalent dans cet Etat.

Le ministre informe la Commission européenne de tout refus, suspension ou retrait des droits ou obligations.

Art. 14. Application

La présente loi s'applique à l'aéroport selon les modalités suivantes:

- a) les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 6, paragraphe 1, s'appliquent dès l'entrée en vigueur de la loi, indépendamment du volume du trafic;
- b) les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 6, paragraphe 2, s'appliquent dès l'entrée en vigueur de la présente loi à condition qu'un trafic annuel égal ou supérieur à 1 million de mouvements de passagers ou 25000 tonnes de fret ait été atteint au cours de l'année précédente.
- c) les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 5 s'appliquent dès le 1^{er} janvier 1999 à condition qu'un trafic annuel égal ou supérieur à 3 millions de mouvements de passagers ou 75000 tonnes de fret ait été atteint au cours de l'année précédente.
- d) Ces mêmes dispositions s'appliquent dès le 1^{er} janvier 2001 à condition qu'un trafic annuel égal ou supérieur à 2 millions de mouvements de passagers ou 50000 tonnes de fret ait été atteint au cours de l'année précédente.

Titre II — La sûreté de l'aviation civile

Art. 15. Programme national de sûreté

1. La protection des opérations de l'aviation civile contre tout acte ou mesure d'intervention illicite fera l'objet d'un programme national de sûreté qui sera défini par règlement grand-ducal.

2. La Direction de l'Aviation Civile est l'autorité compétente chargée d'élaborer, de mettre en application et de contrôler la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile. Certaines obligations en matière de sûreté pourront être réglées par règlement grand-ducal. La Direction examine également les plans de sûreté que les transporteurs aériens sont tenus de lui remettre sur la conformité avec le programme national de sûreté en vue de leur approbation ou acceptation.

Art. 16. Comité national de sûreté

1. Il est institué un comité national de sûreté. Le comité a pour mission d'assister la Direction de l'Aviation Civile dans la mise en œuvre sur le plan national luxembourgeois de la réglementation internationale en matière de sûreté de l'aviation civile, et en général de conseiller la Direction sur toutes les questions relatives à la sûreté de l'aviation civile.

2. La composition et les attributions du comité sont définies par règlement grand-ducal. Celui-ci détermine également le mode de fonctionnement du comité qui peut s'adjoindre des experts selon les besoins.

Titre III — La Direction de l'Aviation Civile

Art. 17. Institution et mission de la Direction

1. Il est créé au sein du ministère des Transports, une Direction de l'Aviation Civile (DAC) appelée ci-après la Direction.

2. La Direction est placée sous l'autorité du ministre. Elle est dirigée par un Directeur de l'Aviation Civile qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de la Direction est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément à l'article 19 de la présente loi. La Direction peut se faire assister temporairement par des experts étrangers selon les besoins.

3. La Direction a pour missions:

- d'assister et de conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière d'aviation civile;
- d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile;
- de procéder à l'élaboration et à la mise à jour du code de l'aviation civile en conformité avec la réglementation internationale;
- de gérer le registre d'immatriculation des aéronefs;
- d'instruire les demandes de licences d'exploitation de transports aériens et de certificats de transporteur aérien;
- de délivrer, sans préjudice des attributions réservées au ministre, des licences, certificats, agréments, approbations et toutes autres autorisations requises par la législation ou la réglementation en vigueur et en contrôler le respect;
- de veiller au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique en conformité avec la législation et la réglementation nationale et internationale;

- d’assurer, en tant qu’entité gestionnaire au sens de la présente loi, la mission d’administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l’aéroport;
- de promouvoir, de coordonner et de superviser le développement de l’aviation civile.

Un règlement grand-ducal peut préciser les différentes missions de la Direction.

Art. 18. Inspections et contrôles

1. Dans la mesure où la Direction ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer les inspections ou les contrôles qu’exige la réglementation, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier ces contrôles et inspections à du personnel qualifié appartenant à des autorités aéronautiques étrangères ou à une société privée spécialisée à la condition que:

- la société privée présente toutes les garanties d’indépendance par rapport aux opérateurs de l’aviation civile visés par ces inspections et contrôles;
- l’assistance procurée par du personnel d’une autorité étrangère fasse l’objet d’un contrat passé avec cette autorité;
- les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes aux normes luxembourgeoises;
- les éléments recueillis permettent à l’autorité luxembourgeoise de prendre une décision en toute connaissance de cause.

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.

Art. 19. Dispositions relatives au cadre de la Direction

1. Le cadre du personnel de la Direction comprend, dans l’ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants:

a) Dans la carrière supérieure:

grade de computation de la bonification d’ancienneté: grade 12:

- un directeur de l’aviation civile
- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe
- des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division
- des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux
- des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs
- des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

b) Dans la carrière moyenne du rédacteur:

grade de computation de la bonification d’ancienneté: grade 7;

- des inspecteurs principaux premiers en rang
- des inspecteurs principaux
- des inspecteurs
- des chefs de bureaux
- des chefs de bureau adjoints
- des rédacteurs principaux
- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d’un examen de promotion.

Lorsqu’un emploi d’une fonction de promotion n’est pas occupé, le nombre des emplois d’une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

c) Dans la carrière moyenne de l’ingénieur-technicien:

grade de computation de la bonification d’ancienneté: grade 7;

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs
- des ingénieurs-techniciens principaux
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d’ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d’un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat spécialisés nécessaires au bon fonctionnement du service, ainsi que par des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

3. Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de la Direction sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

4. La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit:

- a) L'article 22 section IV est modifié comme suit:
 - au numéro 9 est ajoutée la mention «le directeur de la Direction de l'Aviation Civile».
- b) L'annexe A – classification des fonctions – rubrique I, «Administration générale», est modifiée comme suit:
 - au grade 17 est ajoutée la mention «Direction de l'Aviation Civile – directeur».
- c) L'annexe D – détermination – rubrique I, «Administration générale», est modifiée comme suit:
 - à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention «directeur de la Direction de l'Aviation Civile».

Art. 20. Dispositions relatives au personnel

1. Conformément à l'article 13 de la loi du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat, le personnel de l'administration gouvernementale affecté au service de la Direction de l'Aviation Civile du Ministère des Transports au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi est transféré à la nouvelle Direction pour y occuper les mêmes fonctions et emplois.

2. Le ministre est autorisé à procéder, par dérogation à l'article 13 de la loi du 21 décembre 1998 concernant les recettes et les dépenses de l'Etat et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi, aux engagements suivants:

- un attaché d'administration
- deux stagiaires de la carrière du rédacteur
- trois stagiaires de la carrière de l'ingénieur-technicien
- un(e) employé(e) de la carrière D.

Titre IV Disposition finale

Art. 21. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

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

La Ministre des Transports,
Mady Delvaux-Stehres

Château de Fischbach, le 19 mai 1999.
Pour le Grand-Duc:
Son Lieutenant-Représentant
Henri
Grand-Duc héritier

Doc. parl. 4509; sess. ord. 1998-1999; Dir. 96/97.

ANNEXE

LISTE DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. **L'assistance administrative au sol et la supervision** comprennent:
 - 1.1. les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte de l'utilisateur et la fourniture de locaux à ses représentants;
 - 1.2. le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications;

- 1.3. le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement;
- 1.4. tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par l'utilisateur.
- 2. L'assistance «passagers»** comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.
- 3. L'assistance «bagages»** comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.
- 4. L'assistance «fret et poste»** comprend:
 - 4.1. pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances;
 - 4.2. pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances.
- 5. L'assistance «opération en piste»** comprend:
 - 5.1. le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ (*);
 - 5.2. l'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés (*);
 - 5.3. les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste (*);
 - 5.4. le chargement et le déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en oeuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare;
 - 5.5. l'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés;
 - 5.6. le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en oeuvre des moyens nécessaires;
 - 5.7. le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.
- 6. L'assistance «nettoyage et service de l'avion»** comprend:
 - 6.1. le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau;
 - 6.2. la climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion;
 - 6.3. l'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.
- 7. L'assistance «carburant et huile»** comprend:
 - 7.1. l'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons;
 - 7.2. le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.
- 8. L'assistance d'entretien en ligne** comprend:
 - 8.1. les opérations régulières effectuées avant le vol;
 - 8.2. les opérations particulières requises par l'utilisateur;
 - 8.3. la fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange;
 - 8.4. la demande ou réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.
- 9. L'assistance «opérations aériennes et administration des équipages»** comprend:
 - 9.1. la préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu;
 - 9.2. l'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol;
 - 9.3. les services postérieurs au vol;
 - 9.4. l'administration des équipages.
- 10. L'assistance «transport au sol»** comprend:
 - 10.1. l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différents aérogares du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport;
 - 10.2. tous les transports spéciaux demandés par l'utilisateur.

11. L'assistance «service commissariat» (catering) comprend:

- 11.1 la liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative;
- 11.2. le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation;
- 11.3. le nettoyage des accessoires;
- 11.4. la préparation et la livraison du matériel et des denrées.

^(*) Pour autant que ces services ne soient pas assurés par le service de circulation aérienne