

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 127

28 novembre 2002

S o m m a i r e

Règlement grand-ducal du 17 octobre 2002 concernant la réglementation et la signalisation routières sur les CR 327 entre Weicherdange et Mecher et CR 341 entre Huldange et Hautbellain	page 3010
Règlement grand-ducal du 17 octobre 2002 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 15 juillet 1967 portant fixation de la rémunération des volontaires de l'armée ...	3010
Règlement grand-ducal du 7 novembre 2002 modifiant le règlement grand-ducal du 15 janvier 1996 soumettant à licence l'importation de certaines marchandises, modifié par le règlement grand-ducal du 11 août 1996	3012
Loi du 8 novembre 2002 modifiant la loi du 25 février 1979 concernant l'aide au logement.	3013
Règlement grand-ducal du 12 novembre 2002 relatif à la notification et à l'évaluation des événements ayant une incidence sur la sécurité dans le domaine de la gestion de circulation aérienne	3015
Règlement grand-ducal du 25 novembre 2002 concernant les conditions de nomination et de promotion dans la carrière de l'ingénieur-technicien de l'Institut Luxembourgeois de Régulation	3024

Règlement grand-ducal du 17 octobre 2002 concernant la réglementation et la signalisation routières sur les CR 327 entre Weicherdange et Mecher et CR 341 entre Huldange et Hautbellain.

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

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux Publics et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'accès aux CR 327 entre Weicherdange et Mecher P.R. 11.50 et CR 341 entre Huldange et Hautbellain P.R. 2,200, est interdit dans les deux sens aux véhicules ayant une hauteur totale supérieure à 3,90 mètres respectivement 4,00 mètres.

Art. 2. Cette prescription est indiquée par le signal C,6 portant l'inscription «**3,90 m**» respectivement «**4 m**».

Art. 3. Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 4. Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

La Ministre des Travaux Publics,
Erna Hennicot-Schoepges

Palais de Luxembourg, le 17 octobre 2002.
Henri

Règlement grand-ducal du 17 octobre 2002 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 15 juillet 1967 portant fixation de la rémunération des volontaires de l'armée.

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

Vu l'article 20 paragraphe 2 de la loi du 2 août 1997 portant réorganisation de l'armée et modification de la loi du 27 juillet 1992 relative à la participation du Grand-Duché de Luxembourg à des opérations pour le maintien de la paix (OMP) dans le cadre d'organisations internationales;

Vu l'article 23 paragraphe 2 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat;

Vu l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Coopération, de l'Action Humanitaire et de la Défense, de Notre Ministre du Trésor et du Budget et de Notre Ministre de la Fonction Publique et de la Réforme Administrative, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le règlement grand-ducal modifié du 15 juillet 1967 portant fixation de la rémunération des volontaires de l'armée est modifié comme suit:

1) A l'article 1^{er}, le paragraphe 1 est remplacé comme suit:

«1. La solde mensuelle des soldats volontaires est fixée comme suit:

A) pour les soldats:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 à 179,75 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2003 à 182,63 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2004 à 185,55 EUR.

B) pour les soldats de 1^{ère} classe:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 à 191,82 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2003 à 194,89 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2004 à 198,01 EUR.

C) pour les soldats - chefs:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 à 213,40 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2003 à 216,81 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2004 à 220,28 EUR.

D) pour les 1^{er} soldats – chefs:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 à 239,34 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2003 à 243,17 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2004 à 247,06 EUR.»

2) A l'article 1^{er}, le paragraphe 2 est remplacé comme suit:

«2. La solde mensuelle des soldats de 1^{ère} classe, des soldats - chefs ainsi que des 1^{er} soldats - chefs sera augmentée des montants suivants par année de service dans le grade détenu:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 de 7,78 EUR par mois
- à partir du 1^{er} janvier 2003 de 7,90 EUR par mois
- à partir du 1^{er} janvier 2004 de 8,03 EUR par mois.»

3) A l'article 1^{er}, le paragraphe 3 est remplacé comme suit:

«3. Les volontaires qui ont réussi à l'examen d'admission définitive au cadre des sous-officiers de carrière de l'armée, au cadre des caporaux de carrière ou au cadre des brigadiers de la police grand-ducale bénéficient d'un supplément de solde arrêté comme suit:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 de 13,78 EUR par mois
- à partir du 1^{er} janvier 2003 de 14,00 EUR par mois
- à partir du 1^{er} janvier 2004 de 14,22 EUR par mois.»

4) A l'article 1^{er}, le paragraphe 4 est remplacé comme suit:

«4. Les aspirants officiers qui ont fréquenté avec succès, pendant deux ans au moins, une école militaire préparant à la carrière d'officier bénéficient d'un supplément de solde arrêté comme suit:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 de 148,40 EUR par mois
- à partir du 1^{er} janvier 2003 de 150,77 EUR par mois
- à partir du 1^{er} janvier 2004 de 153,18 EUR par mois.»

5) A l'article 1^{er}, le paragraphe 6 est remplacé comme suit:

«6. L'indemnité mensuelle de ménage pour les volontaires hommes de troupe mariés est arrêtée comme suit:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 au montant de 27,10 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2003 au montant de 27,53 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2004 au montant de 27,97 EUR.»

6) A l'article 1^{er}, le paragraphe 9 est remplacé comme suit:

«9. Par dérogation à l'alinéa 1^{er} ci-dessus, la solde mensuelle des volontaires hommes de troupe participant, dans le cadre d'organisations internationales, à des forces de protection ou à une opération pour le maintien de la paix, est fixée comme suit:

A) pour les soldats:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 à 309,31 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2003 à 314,26 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2004 à 319,29 EUR.

B) pour les soldats de 1^{ère} classe:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 à 321,35 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2003 à 326,49 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2004 à 331,71 EUR.

C) pour les soldats - chefs:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 à 342,93 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2003 à 348,42 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2004 à 353,99 EUR.

D) pour les 1^{er} soldats - chefs:

- à partir du 1^{er} janvier 2002 à 368,78 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2003 à 374,68 EUR
- à partir du 1^{er} janvier 2004 à 380,67 EUR.»

Art. 2. Le présent règlement entre en vigueur avec effet au 1^{er} janvier 2002.

Art. 3. Nos Ministres de la Coopération, de l'Action Humanitaire et de la Défense, du Trésor et du Budget, de la Fonction Publique et de la Réforme Administrative sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre de la Coopération,
de l'Action Humanitaire et
de la Défense,*

Charles Goerens

Le Ministre du Trésor et du Budget,

Luc Frieden

*Le Ministre de la Fonction Publique et
de la Réforme Administrative,*

Lydie Polfer

Palais de Luxembourg, le 17 octobre 2002.

Henri

Règlement grand-ducal du 7 novembre 2002 modifiant le règlement grand-ducal du 15 janvier 1996 soumettant à licence l'importation de certaines marchandises, modifié par le règlement grand-ducal du 11 août 1996.

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

Vu la loi modifiée du 5 août 1963 concernant l'importation, l'exportation et le transit des marchandises et de la technologie y afférente;

Vu le règlement grand-ducal du 16 novembre 2000 concernant les conditions générales d'octroi et d'utilisation des autorisations préalables pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises et de la technologie y afférente;

Vu le règlement grand-ducal du 15 janvier 1996 soumettant à licence l'importation de certaines marchandises, modifié par le règlement grand-ducal du 11 août 1996;

Vu la loi du 30 novembre 1957 portant approbation du Traité instituant la Communauté Économique Européenne, de ses Annexes, Protocoles et Conventions additionnels, signés à Rome le 25 mars 1957 et à Bruxelles le 17 avril 1957, la loi du 27 juillet 1992 portant approbation du Traité sur l'Union Européenne, signé à Maastricht le 7 février 1992, et la loi du 3 août 1998 portant approbation du Traité d'Amsterdam modifiant le Traité sur l'Union Européenne, les Traités instituant les Communautés Européennes et certains Actes connexes, signé à Amsterdam le 2 octobre 1997;

Vu le Règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaires, le Règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 fixant certaines dispositions d'application du Règlement (CEE) n° 2913/92, et le Règlement (CE) n° 2031/2001 de la Commission du 6 août 2001 modifiant l'annexe I du Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire statistique et au tarif douanier commun;

Vu le Règlement (CE) n° 245/2001 de la Commission du 5 février 2001 établissant les modalités d'application du Règlement (CE) n° 1673/2000 du Conseil du 27 juillet 2000 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lin et du chanvre destinés à la production de fibres, modifié par le Règlement (CE) n° 1093/2001 de la Commission du 1^{er} juin 2001, soumettant l'importation de chanvre brut et de graines de chanvre à la présentation d'un certificat;

Vu le Règlement (CE) n° 2105/2001 de la Commission du 26 octobre 2001, modifiant le Règlement (CE) n° 1093/2001;

Vu l'avis de la Commission administrative belgo-luxembourgeoise;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'État et considérant qu'il y a urgence;

Considérant que la liste des produits soumis à la licence d'importation doit être adaptée sans délai aux réglementations en vigueur;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Étrangères et du Commerce Extérieur et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Dans l'annexe I du règlement grand-ducal du 11 août 1996 modifiant le règlement grand-ducal du 15 janvier 1996 soumettant à licence l'importation de certaines marchandises, les rubriques suivantes sont supprimées:

1207 9991

ex 5302 1000

Art. 2. Notre Ministre des Affaires Étrangères et du Commerce Extérieur et Notre Ministre des Finances sont chargés de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre des Affaires Étrangères
et du Commerce Extérieur*

Lydie Polfer

Le Ministre des Finances,

Jean-Claude Juncker

Palais de Luxembourg, le 7 novembre 2002.

Henri

Loi du 8 novembre 2002 modifiant la loi du 25 février 1979 concernant l'aide au logement.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 10 octobre 2002 et celle du Conseil d'Etat du 22 octobre 2002 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. L'article 1^{er} de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement, ci-après dénommée la «loi», est remplacé par le texte suivant:

«La présente loi a pour objet de promouvoir:

- l'accès au logement;
- l'accession à la propriété immobilière notamment des personnes à revenu modeste et des familles ayant des enfants à charge;
- la viabilisation régulière de terrains à bâtir;
- la construction d'ensembles de logements à coût modéré;
- la rénovation et l'assainissement de logements anciens;
- la création de logements pour étudiants, stagiaires, apprentis en formation, personnes en formation continue, scientifiques et experts en mission temporaire, travailleurs étrangers et demandeurs d'asile;
- la mixité sociale et la qualité du logement de manière à ce qu'il réponde aux objectifs du développement durable et à ceux de la qualité de vie.»

Art. 2. A l'article 2 de la loi sont apportées les modifications suivantes:

1° Le point e) est modifié comme suit:

«e) la création d'un fonds pour le développement du logement et de l'habitat.»

2° Sont ajoutés les points f) et g) libellés comme suit:

- «f) l'introduction d'un carnet de l'habitat destiné principalement à promouvoir la rénovation de logements existants;
- g) la création d'une aide de l'Etat pour soutenir le financement privé de la garantie locative réclamée aux locataires de logements à usage d'habitation principale.»

Art. 3. La dernière phrase de l'article 9, alinéa 2, de la loi est libellée comme suit:

«Elle ne peut dépasser le montant de dix-huit mille sept cent cinquante euros correspondant au nombre cent de l'indice de synthèse des prix de la construction établi par le service central de la statistique et des études économiques.»

Art. 4. L'article 11, alinéa 1^{er}, de la loi est complété par la phrase suivante:

«Elles peuvent également être différenciées suivant le type de construction du logement reflétant la surface au sol occupée.»

Art. 5. Il est inséré après l'article 14bis de la loi un nouveau chapitre 2ter libellé comme suit:

«Chapitre 2ter: Aide d'épargne-logement généralisée

Art. 14ter. L'Etat verse en faveur de chaque nouveau-né un montant de 100 euros sur un compte d'épargne-logement en vue de le faire bénéficier des avantages prévus aux articles 3 à 10.

Un règlement grand-ducal fixera les modalités d'exécution du présent article.»

Art. 6. Il est ajouté à la loi un nouveau chapitre 2quater libellé comme suit:

«Chapitre 2quater: Aide au financement de garanties locatives

Art. 14quater. Dans les cas où un candidat-locataire d'un logement à usage d'habitation principale ne peut fournir au bailleur les fonds propres nécessaires au financement de la garantie locative prévue lors de la conclusion du bail, l'Etat est autorisé à encourager l'accession à la location dudit logement relevant du secteur locatif privé en accordant une aide pour soutenir le financement de la garantie locative, aux conditions et dans les limites déterminées par un règlement grand-ducal. En cas d'inobservation des dispositions visées ci-avant, l'aide octroyée est remboursable au Trésor par le bénéficiaire au taux de l'intérêt légal en matière civile et commerciale.»

Art. 7. Dans la loi, les termes «fonds pour le logement à coût modéré» sont chaque fois remplacés par les termes «fonds pour le développement du logement et de l'habitat».

Art. 8. L'article 17 de la loi est modifié comme suit:

«Les participations de l'Etat ne sont accordées que si les conditions suivantes sont réunies:

1) les projets de construction doivent pouvoir être réalisés dans le cadre d'un projet d'aménagement au sens de la législation concernant l'aménagement des villes et autres agglomérations importantes ou d'un plan d'aménagement au sens de la législation concernant l'aménagement du territoire;

2) les projets doivent comprendre au moins dix pour cent de logements locatifs, sauf dispense prévue au programme annuel ou pluriannuel visé à l'article 19;

3) la proportion des acquéreurs répondant aux conditions d'octroi des primes de construction ou d'acquisition doit être supérieure ou égale à soixante pour cent du total des acquéreurs;

4) des normes minimales d'isolation thermique doivent être respectées.»

Art. 9. Dans les articles 14a, 18, 30, 38, 40, 46, 50, 57, 61, 63 et 65 de la loi, les mots «logement social» sont remplacés par le mot «Logement».

Art. 10. A l'article 20 de la loi sont apportées les modifications suivantes:

1° Le point f) est modifié comme suit:

«f) la construction de foyers d'hébergement pour travailleurs étrangers ou demandeurs d'asile;».

2° Sont ajoutés les points g) et h) libellés comme suit:

«g) la construction de logements pour étudiants, stagiaires, apprentis en formation, personnes en formation continue, scientifiques ou experts en mission temporaire;

h) la construction d'infrastructures de garde et d'éducation réalisées dans le cadre de projets de construction d'ensembles.».

Art. 11. L'article 23 de la loi est modifié comme suit:

1° Le 2^e tiret a dorénavant la teneur suivante:

«- de l'installation de l'infrastructure technique, notamment de voirie, de canalisation, de conduite d'eau, de gaz, d'électricité, de télécommunication et de chauffage urbain. ».

2° Le 3^e tiret est supprimé.

3° L'alinéa suivant est inséré après l'actuel alinéa:

«L'Etat peut participer jusqu'à concurrence de soixante-dix pour cent aux frais résultant de l'aménagement des places de jeux et d'espaces verts.»

Art. 12. Un article 26bis, libellé comme suit, est inséré dans la loi:

«**Art. 26bis.** L'Etat peut participer jusqu'à concurrence de cinquante pour cent du prix de construction d'infrastructures de garde et d'éducation réalisées dans le cadre de projets de construction d'ensembles.

Un règlement grand-ducal peut déterminer les conditions et modalités de cette aide.»

Art. 13. A l'article 27 de la loi, l'alinéa 1^{er} est remplacé par les deux alinéas suivants:

«L'Etat peut participer jusqu'à concurrence de soixante-dix pour cent du prix de construction ou d'acquisition de logements destinés à être loués par les promoteurs publics visés à l'article 16, alinéa 1^{er}, à des ménages à revenu modeste, à des familles nombreuses, à des personnes âgées et à des personnes handicapées.

Lorsque le promoteur public est une commune et lorsqu'elle procède à la réalisation d'un projet de construction ou d'acquisition de logements exclusivement réservés à la location, l'Etat peut participer jusqu'à concurrence de soixante-quinze pour cent du prix de construction ou d'acquisition.»

Art. 14. L'article 27, alinéa 2, de la loi est supprimé.

Art. 15. L'article 28 de la loi est complété par un alinéa libellé comme suit:

«L'Etat, après décision du Gouvernement en Conseil, les communes, après délibération du conseil communal, les syndicats de communes, après délibération du comité du syndicat, et le Fonds pour le développement du logement et de l'habitat, après délibération de son comité-directeur, peuvent désigner jusqu'à 25 pour cent des logements de leur parc locatif qui de par leur qualité et/ou localisation exceptionnelles sont à louer conformément aux dispositions de la législation sur les baux à loyer.»

Art. 16. L'article 29, alinéa 1^{er}, de la loi est modifié comme suit:

«La participation de l'Etat peut être accordée aux promoteurs publics visés à l'article 16, alinéa 1^{er}, pour la création de:

1. logements pour travailleurs étrangers ou demandeurs d'asile;

2. logements destinés à l'hébergement d'étudiants, de stagiaires, d'apprentis en formation, de personnes en formation continue, de scientifiques et d'experts en mission temporaire.»

Art. 17. L'article 30a est abrogé.

Art. 18. Sont insérés dans la loi les articles 30bis et 30ter libellés comme suit:

«**Art. 30bis.** L'Etat peut participer jusqu'à concurrence de quarante pour cent du prix de construction ou d'acquisition de logements pour travailleurs étrangers réalisés par un employeur en faveur de ses employés, sans que la participation puisse excéder six mille deux cents euros par personne logée.

Art. 30ter. L'Etat peut participer jusqu'à concurrence de soixante-quinze pour cent du prix de construction ou d'acquisition de logements locatifs réalisés par des associations sans but lucratif, fondations, fabriques d'église, communautés religieuses ayant conclu une convention avec le gouvernement, hospices civils ou offices sociaux.»

Art. 19. L'article 54 de la loi est modifié comme suit:

«Il est institué un établissement public dénommé Fonds pour le développement du logement et de l'habitat, appelé ci-après le «fonds», ayant pour objet de réaliser de sa propre initiative, en collaboration notamment avec les autorités communales, dans le cadre du développement urbain et rural, toute opération de développement du logement et de l'habitat.»

Art. 20. L'article 55 de la loi est modifié comme suit:

«L'action du fonds, dans le cadre du programme annuel ou pluriannuel prévu à l'article 19 et dans le respect des dispositions légales et réglementaires en matière de développement urbain et rural ainsi que d'aménagement du territoire, consiste dans les missions suivantes:

- * réaliser l'acquisition et l'aménagement de terrains à bâtir ainsi que la construction de logements destinés à la vente et/ou à la location;
- * constituer des réserves foncières conformément au chapitre 5 de la présente loi ainsi que des réserves de terrains susceptibles d'être intégrées, à moyen ou long terme, dans le périmètre d'agglomération;
- * création de nouveaux quartiers de ville, de lieux d'habitat et d'espaces de vie;
- * promouvoir la qualité du développement urbain, de l'architecture et de la technique;
- * réduire le coût d'aménagement des terrains à bâtir;
- * promouvoir la vente des logements sur base d'un bail emphytéotique;
- * agrandir le parc public de logements locatifs.»

Art. 21. Les alinéas 1^{er} à 3 de l'article 61 de la loi sont remplacés par les alinéas suivants:

«Le fonds est administré par un comité-directeur composé de douze membres, nommés et révoqués par le Grand-Duc, dont trois sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives, deux sur proposition respectivement de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers. Cinq membres du comité-directeur sont proposés par les membres du gouvernement ayant dans leurs attributions les Finances, les Classes Moyennes, les Travaux Publics, l'Intérieur et la Famille.

Deux membres sont proposés par le membre du gouvernement ayant le Logement dans ses attributions. Un de ces deux membres préside le comité-directeur et a une voix prépondérante en cas de partage des voix.

Toutefois, ne peuvent devenir ni membre effectif, ni membre suppléant du comité-directeur le ou les fonctionnaires du ministère ayant le Logement dans ses attributions ou toute autre administration ou service public qui, en vertu de leurs fonctions, sont appelés à surveiller ou à contrôler l'établissement ou qui, en vertu des pouvoirs leurs délégués par le ministre ayant le Logement dans ses attributions, approuvent des actes administratifs de l'établissement ou signent des ordonnances de paiement ou toute autre pièce administrative entraînant une dépense de l'Etat en faveur de l'établissement.»

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

*Le Ministre des Classes Moyennes,
du Tourisme et du Logement*
Fernand Boden

Le Ministre du Trésor et du Budget
Luc Frieden

Palais de Luxembourg, le 8 novembre 2002.
Henri

Doc. par. No. 4977; sess. ord. 2001-2002 et 2002-2003.

Règlement grand-ducal du 12 novembre 2002 relatif à la notification et à l'évaluation des événements ayant une incidence sur la sécurité dans le domaine de la gestion de circulation aérienne.

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

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

Vu la loi du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation civile internationale;

Vu la loi modifiée du 28 novembre 1961 portant approbation de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne EUROCONTROL et les annexes s'y rattachant;

Vu la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'Administration de l'Aéroport de Luxembourg;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

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

Le présent règlement grand-ducal porte sur la mise en œuvre, par les organismes luxembourgeois rendant les services de gestion de la circulation aérienne (ATM), d'un système de notification et d'évaluation des événements liés à la sécurité de ce domaine.

Dans le contexte du présent règlement, l'Administration de l'Aéroport assume les fonctions de fournisseur des services de gestion de la circulation aérienne.

Les événements liés à la sécurité à notifier et à évaluer, les informations minimales à fournir dans le rapport de synthèse ainsi que les termes et définitions employés sont repris en annexes au présent règlement qui en font partie intégrante pour être publiées au Mémorial.

Art. 2. Événements à notifier

Le présent règlement concerne tous les événements:

- impliquant ou affectant uniquement des aéronefs civils;
- se produisant lorsque les organismes de prestations des services de la circulation aérienne fournissent des services à des aéronefs civils et/ou militaires.

Une liste minimale des événements concernés est établie en annexe A.

Art. 3. Objectif de sécurité

L'objectif global de sécurité est de mettre en œuvre les moyens formels permettant:

- (1) d'évaluer dans le temps les performances de sécurité et les tendances connexes;
- (2) de cerner les principales zones à risques où le système ATM pourrait contribuer à l'amélioration de la sécurité, et de prendre les mesures utiles;
- (3) d'étudier et d'évaluer la mesure dans laquelle le système ATM contribue aux différents types d'événements liés à la sécurité, d'en tirer des conclusions et de prendre des mesures correctives, de nature réglementaire ou non;
- (4) de déterminer comment le système ATM pourrait améliorer la sécurité même lorsqu'il n'est pas impliqué dans des accidents ou incidents;
- (5) d'évaluer et de surveiller dans le temps si des modifications techniques et opérationnelles apportées au système ATM répondent aux exigences de sécurité correspondantes et de prendre les mesures utiles.

Art. 4. Mise en œuvre

Le système luxembourgeois de notification des incidents dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne est fondé sur le volontariat. Les personnels ATM et les tiers sont encouragés à notifier de tels événements de manière systématique et cohérente.

Toutes les données utiles pour comprendre les circonstances liées aux événements seront convenablement identifiées et sécurisées, consignées et conservées d'une manière qui garantisse leur qualité et leur confidentialité tout en autorisant leur dépouillement et leur utilisation à un stade ultérieur.

Une commission «Qualité de service et de sécurité», ci-après dénommée «la Commission» est instituée en vue d'évaluer les événements considérés comme ayant une incidence significative sur la sécurité des vols et / ou des services ATM fournis. Ladite commission est composée:

- du Directeur de l'Aviation Civile ou de son représentant;
- du Directeur de l'Administration de l'Aéroport ou de son représentant,
- du Chef du service du contrôle de la circulation aérienne ou de son représentant,
- d'un représentant des personnels.

La Commission élaborera un règlement interne de fonctionnement à approuver par le Ministre des Transports.

La nomination des membres de la Commission est effectuée par le Ministre des Transports. La Commission pourra s'adjoindre des experts complémentaires en fonction de la spécificité des événements.

La Commission apprécie la gravité de chacun des événements, classe le risque encouru et consigne les résultats. Elle prend les mesures correctives jugées nécessaires et contrôle leur mise en œuvre.

Enfin, la Direction de l'Aviation Civile échange, dans la mesure du possible, les données pratiques de sécurité avec les autres États de la Conférence européenne de l'Aviation Civile (CEAC) et l'Organisation européenne pour la sécurité du trafic aérien (EUROCONTROL). Cet échange vise à développer une prise de conscience plus large et plus précise des risques typiques et des causes connexes. Il doit concourir à l'évolution de la sécurité et des zones où des modifications du système ATM pourraient permettre d'améliorer la sécurité. Pour ce faire la Direction de l'Aviation Civile établit et fournit des indicateurs de sécurité de haut niveau. Ces indicateurs devront être disponibles le 30 mars de l'année en cours pour l'année précédente. Ils sont définis en annexe B.

Art. 5. Glossaire

L'annexe C définit le sens d'utilisation des termes et expressions techniques contenus dans le présent règlement. Les termes non repris dans la liste de l'Annexe C sont à utiliser dans le sens prédéfini par les annexes et documentations techniques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Art. 6. Disposition exécutive

Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Transports,
Henri Grethen

Palais de Luxembourg, le 12 novembre 2002.
Henri

Annexe A

Événements ATM liés à la sécurité à notifier et à évaluer

Note liminaire: la présente annexe dresse la liste minimale des événements ATM à notifier et à évaluer. Elle précise également les données factuelles / contextuelles minimales à recueillir et à consigner pour chaque événement et, pour les événements faisant l'objet d'une analyse détaillée, les principaux résultats de l'évaluation ou de l'enquête, tels que les catégories de causes, le degré de gravité et les recommandations / mesures de sécurité.

A.1 - Événements ATM liés à la sécurité à notifier et à analyser

Note: les présentes dispositions n'excluent pas la notification de tout événement, toute situation ou toute condition qui pourrait, si il ou elle se reproduisait à nouveau dans des circonstances différentes mais probables, ou si elle n'était pas rectifiée, compromettre la sécurité des aéronefs.

A.1.1 - Accidents qui présentent un intérêt spécifique pour la communauté ATM

- Collision en vol;
- Impact sans perte de contrôle (CFIT);
- Collision au sol entre aéronefs;
- Collision entre un aéronef en vol et un véhicule/un autre aéronef au sol;
- Collision au sol entre un aéronef et un véhicule/une personne/un obstacle;
- Autres accidents présentant un intérêt particulier (ex. perte de contrôle suite à un tourbillonnement d'air, aux conditions météorologiques etc).

A.1.2 – Incidents qui présentent un intérêt spécifique pour la communauté ATM

A.1.2.1 – Quasi-collision

- Non-respect des minima de séparation;
- Séparation insuffisante;
- Quasi-impact sans perte de contrôle (quasi-CFIT);
- Pénétration de la piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement.

A.1.2.2 – Incidents susceptibles de devenir des collisions ou des quasi collisions

Situations spécifiques susceptibles de conduire à un accident ou à une quasi collision, si un autre aéronef se trouve à proximité.

- Pénétration de la piste n'ayant pas nécessité de manœuvre d'évitement;
- Sortie de piste d'un aéronef;
- Non-respect par l'aéronef de l'autorisation ATC;
- Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables:
 1. Non-respect des procédures ATM publiées applicables;
 2. Pénétration non autorisée d'un espace aérien;
 3. Non-respect des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM.

A.1.3 – Événements spécifiquement liés à l'ATM

Situations compromettant la sécurité des services ATM fournis, y compris les situations n'ayant, par hasard, pas compromis la sécurité des vols.

- Incapacité de fournir les services ATM:
 1. Incapacité de fournir des services de la circulation aérienne;
 2. Incapacité de fournir des services de gestion de l'espace aérien;
 3. Incapacité de fournir des services de gestion des courants de trafic aérien.
- Défaillance de la fonction communication;
- Défaillance de la fonction surveillance;
- Défaillance de la fonction de traitement et de diffusion des données;
- Défaillance de la fonction de navigation;
- Sécurité du système ATM.

A.2 - Données factuelles / contextuelles à recueillir et à consigner

La liste ci-après énumère les données factuelles minimales à recueillir et à consigner au sujet de l'événement, en vue de la production de statistiques devant servir à la définition d'indicateurs de sécurité de haut niveau et à la détermination des tendances associées dans le temps.

Note: la liste recense les données factuelles minimales à recueillir lors de l'évaluation d'un événement. Elle n'est nullement exhaustive.

Données générales

- Nombre d'aéronefs concernés;
- Véhicule(s) concerné(s) (oui / non);
- Personne(s) concernée(s) (oui / non);
- Animal(aux) concerné(s) (oui / non);
- Organisme(s) ATS concerné(s);
- Mois d'occurrence;
- Nombre de victimes de blessures mortelles (membres d'équipage / passagers / tiers);
- Nombre de victimes de blessures graves (membres d'équipage / passagers / tiers).

Données relatives à chaque aéronef

- Dégâts à l'aéronef:
- Type d'aéronef:
- Type de vol:
 - transport commercial
 - aviation générale
- Type d'exploitation:
 - COM
 - CAG
- Phase ATM:
 - circulation au sol
 - décollage
 - montée
 - croisière
 - descente
 - approche
 - approche finale
 - atterrissage
- Règles de vol:
 - IFR
 - VFR
- Type de service ATM fournis:
 - contrôle radar
 - contrôle de la circulation aérienne / contrôle régional
 - contrôle de la circulation aérienne / contrôle d'approche
 - contrôle de la circulation aérienne / contrôle d'aérodrome
 - contrôle procédural
 - contrôle de la circulation aérienne / contrôle régional
 - contrôle de la circulation aérienne / contrôle d'approche
 - contrôle de la circulation aérienne / contrôle d'aérodrome
- Classe d'espace aérien des services de la circulation aérienne:
- Autres zones d'espace aérien:
 - espace réglementé
 - zone interdite
 - zone dangereuse
- Type de compte rendu:
 - AIRPROX
 - ACAS
 - autres
- Type d'alerte
 - STCA
 - MSAW
 - GPWS

- APW
- ACAS
- S-MGCS
- Autres systèmes avertisseurs.

A.3 - Résultats de l'évaluation / de l'enquête à consigner

La liste ci-après recense les données minimales à produire et à consigner suite à l'analyse d'un événement:

A.3.1 - L'analyse de l'événement doit permettre de déterminer le degré de gravité de celui-ci.

A.3.2 - L'analyse de l'événement doit permettre de déterminer:

- dans quelle mesure l'élément sol du système ATM a contribué à son déroulement;
- la nature de cette contribution: directe / indirecte / nulle (lorsque l'élément sol n'a rien à voir avec l'événement).

A.3.3 - L'analyse de l'événement doit permettre d'établir l'enchaînement des circonstances qui a conduit à l'événement et de déterminer les diverses causes de chaque circonstance, en vue de prendre des mesures correctives ou de formuler des recommandations de sécurité.

A.3.3.1 - Les causes sont classifiées selon les principales catégories définies ci-dessous:

Note: il peut se révéler nécessaire, pour les besoins de l'analyse de l'événement de subdiviser plus avant ces catégories afin de mieux déterminer les raisons pour lesquelles l'événement a eu lieu et de prendre les mesures de prévention adéquates.

- Personnel des services ATM
 - facteurs physiques / physiologiques / psychosociaux
 - interface - environnement de travail
 - exigences liées aux tâches opérationnelles
- Procédures et modalités d'exploitation suivies par le personnel des services ATM
 - procédures d'exploitation ATC
 - autres procédures d'exploitation ATM
 - procédures techniques et de maintenance
- Interface entre les organismes ATM
- Infrastructure, installations et systèmes techniques des services ATM
 - Problèmes de matériel
 - Problèmes de logiciel
 - Problèmes d'intégration
 - Organisation et infrastructure de l'aéroport
- Structure de l'espace aérien
 - structure de routes
 - capacité
 - sectorisation
 - classe de l'espace aérien
- Structure de l'administration et politique de gestion
 - hiérarchie opérationnelle
 - système de gestion de la sécurité
 - mesures institutionnelles
 - politique de gestion du personnel
- Activités de réglementation
 - réglementation
 - procédures d'approbation

A.3.3.2 - Des recommandations de sécurité et des mesures correctives doivent être mises au point et, si besoin est, consignées. Leur mise en œuvre doit être contrôlée.

Note: ces mesures peuvent être multiples: élaboration et mise en œuvre d'une prescription réglementaire de sécurité, mise en œuvre de normes, mise au point ou amélioration de procédures, modification de l'architecture du système, modification de la formation...

Annexe B

Informations minimales à fournir dans le rapport annuel de synthèse

Les informations minimales à inclure dans le rapport de synthèse et à notifier à EUROCONTROL sont:

B.1 - le volume annuel de trafic, exprimé en nombres de mouvements et d'heures de vol.

B.2 - le nombre total d'accidents survenus, avec l'indication de l'étendue des dégâts et du nombre de victimes de blessures mortelles. Les informations statistiques seront classées par phase de vol, règles de vol, type d'exploitation et

classe d'espace aérien, avec, à chaque fois, indication du nombre de cas où l'ATM a contribué directement ou indirectement à l'accident. Ces informations seront fournies pour les catégories d'accident suivantes:

- collision en vol;
- impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT);
- collision au sol entre aéronefs;
- collision entre un aéronef en vol et un véhicule / un autre aéronef au sol;
- collision au sol entre un aéronef et un véhicule / une personne / un obstacle.

B.3 - le nombre total d'incidents survenus dans l'État, classés par degré de gravité, phase de vol, règles de vol, type d'exploitation et classe d'espace aérien, avec, à chaque fois, indication du nombre de cas où l'ATM a contribué directement ou indirectement à l'accident. Ces informations seront fournies pour les catégories d'incident suivantes:

- non-respect des minima de séparation;
- séparation insuffisante;
- quasi-impact avec le terrain sans perte de contrôle (quasi – CFIT);
- envahissement de la piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement;
- envahissement de la piste n'ayant pas nécessité de manœuvre d'évitement;
- sortie de piste d'un aéronef;
- non-respect par l'aéronef de l'autorisation ATC;
- non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables;
- non-respect des procédures ATM publiées applicables;
- pénétration non autorisée dans un espace aérien;
- non-respect des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM.

B.4 - le nombre total d'événements spécifiquement liés à l'ATM survenus, classés par degré de gravité. Ces informations seront fournies pour les catégories d'événement suivantes:

- incapacité de fournir des services ATM;
- défaillance de la fonction de communication;
- défaillance de la fonction de surveillance;
- défaillance de la fonction de traitement et de diffusion des données;
- défaillance de la fonction de navigation;
- défaillance de la sécurité du système ATM.

Annexe C

Termes et définitions

Pour l'application du présent règlement, les termes et expressions ci-dessous sont employés avec les acceptations suivantes:

EVENEMENT		: Accidents, incidents graves et incidents ainsi que tout autre défaut ou dysfonctionnement d'un aéronef, de son équipement ou de tout élément du système de navigation aérienne utilisé ou conçu pour être utilisé aux fins ou dans le cadre de l'exploitation d'un aéronef ou de la fourniture d'un service de gestion de la circulation aérienne ou d'une aide de navigation à un aéronef
ACCIDENT	Collision en vol	: Événement au cours duquel un aéronef en vol entre en contact direct avec un autre aéronef ou un objet volant
	Impact sans perte de contrôle (CFIT)	: accident dans lequel l'aéronef, dont l'équipage a la maîtrise, est dirigé contre le relief (ou l'eau) sans que cet équipage ait eu au préalable conscience de l'imminence de l'accident
	Collision au sol entre aéronefs	: contact direct au sol entre deux aéronefs
	Collision entre un aéronef en vol et un véhicule / un autre aéronef au sol	: contact direct entre un aéronef au sol et un aéronef en vol
	Collision entre un aéronef et un véhicule / un autre aéronef au sol / une personne / un obstacle	: contact direct entre un aéronef manœuvrant au sol et un véhicule / une personne / un obstacle
INCIDENT		: Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation

Non-respect des minima de séparation	: situation dans laquelle les minima de séparation prescrits n'ont pas été maintenus entre aéronefs
Séparation insuffisante	: en l'absence de minima de séparation prescrits, situation dans laquelle des aéronefs ont été perçus comme trop proches l'un de l'autre pour que les pilotes puissent assurer une séparation de sécurité
Quasi-CFIT	: CFIT évité par hasard ou grâce à une manœuvre d'évitement
Envahissement de la piste ayant nécessité une manœuvre d'évitement	: toute présence non autorisée sur la piste d'un aéronef, d'un véhicule, d'une personne ou d'un objet ayant nécessité une manœuvre d'évitement pour prévenir une collision
Envahissement de la piste n'ayant pas nécessité une manœuvre d'évitement	: toute présence non autorisée sur la piste d'un aéronef, d'un véhicule, d'une personne ou d'un objet n'ayant pas nécessité une manœuvre d'évitement pour prévenir une collision
Sortie de piste d'un aéronef	: aéronef franchissant le bord de la piste ou pénétrant sur le prolongement de piste
Non-respect par un aéronef de l'autorisation ATC	: événement dans lequel un aéronef ne se conforme pas aux conditions spécifiées par le centre ATC responsable ou toute autre autorité compétente
Non-respect par un aéronef des réglementation ATM applicables	: événement au cours duquel un aéronef n'exécute pas le vol conformément aux réglementations ATM applicables
Non-respect par un aéronef des procédures ATM publiées applicables	: événement au cours duquel un aéronef n'exécute pas le vol conformément aux procédures ATM publiées applicables
Non-respect par un aéronef des dispositions réglementaires applicables en matière d'emport et d'exploitation des équipements ATM	: vol effectué par un aéronef qui n'emporte pas l'équipement ATM obligatoire (COM,NAV,SUR) ou emporte des équipements ATM inutilisables, ou dont aucun membre de l'équipage n'est qualifié pour utiliser les équipements de bord, dans les deux cas sans autorisation préalable des autorités compétentes

EVENEMENTS SPECIFIQUEMENT LIES A L'ATM

Incapacité de fournir des services ATM	: événement au cours duquel des éléments du système ATM au sol sont inutilisables, insuffisants, indisponibles ou corrompus de telle sorte que la sécurité du trafic aérien, assuré grâce à la fourniture des services de la navigation aérienne, est partiellement ou totalement compromise
Incapacité de fournir des services ATS	: événement au cours duquel des éléments du système ATS au sol sont inutilisables, insuffisants, indisponibles ou corrompus de telle sorte que la sécurité de la circulation aérienne est partiellement ou intégralement compromise.
Incapacité de fournir des services ATFM	: événement au cours duquel des éléments du système de gestion des courants de trafic aérien au sol sont inutilisables, insuffisants, indisponibles ou corrompus de telle sorte que la sécurité de la circulation aérienne est partiellement ou intégralement compromise
Défaillance de la fonction communication	: situation caractérisée par la défaillance, totale ou partielle, ou la corruption de la fonction de communication du système ATM de telle sorte que la communication ne peut être assurée en permanence, comme nécessaire
Défaillance de la fonction surveillance	: situation caractérisée par la défaillance, totale ou partielle, ou la corruption de la surveillance assurée par le système ATM au sol, de telle sorte que la surveillance ne peut être assurée en permanence par l'ATS, comme nécessaire
Défaillance de la fonction de traitement et de diffusion de données	: situation caractérisée par la défaillance, totale ou partielle, ou la corruption de la diffusion des données par

	le système ATM au sol, de telle sorte que les échanges de données au sein de l'ATS et/ou entre l'ATS et l'aéronef ne peuvent être assurés en permanence, comme nécessaire.
Défaillance de la fonction navigation	: situation caractérisée par la défaillance, totale ou partielle, ou la corruption des aides à la navigation du système ATM au sol, de telle sorte que la fonction de navigation ne peut être assurée en permanence, comme nécessaire
Sécurité du système ATM	: situation caractérisée par la défaillance ou la perturbation des services ATM suite à un danger important imprévu
DONNEES CONTEXTUELLES / FACTUELLES	
Circulation au sol	: comprend la circulation au sol au départ (de l'aire de stationnement jusqu'au roulement au décollage) et la circulation au sol à l'arrivée (du dégagement de la piste ou de l'arrêt complet sur la piste à l'aire de stationnement)
Départ	: du début du décollage jusqu'à la fin de montée
Croisière	: temps entre la fin de montée et le début de descente, à l'exclusion du temps consacré à la phase de mission
Arrivée	: du sommet de la descente au dégagement de la piste ou à l'arrêt complet sur la piste
Compte rendu ACAS	: notification et / ou compte rendu du commandant de bord à l'organisme ATS concerné et compte rendu consécutif du contrôleur, lorsqu'un aéronef a manœuvré en réponse à un avis de résolution ACAS
Autre comptes rendus d'événement	: toute autre notification et / ou compte rendu
STCA	: avertisseur de conflit à court terme: système automatisé qui avertit les contrôleurs de la circulation aérienne des conflits potentiels entre aéronefs via un affichage de la situation de trafic
MSAW	: avertisseur d'altitude minimale de sécurité: système automatisé servant à avertir le contrôleur qu'un aéronef vole ou va, selon les prévisions, voler à une altitude telle qu'il existe un danger de collision avec le relief ou des obstacles
ACAS	: système anticollision embarqué système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef. Note 1: dans le présent contexte, «indépendamment» signifie que l'ACAS fonctionne de façon indépendante des autres systèmes utilisés par les services de la circulation aérienne, sauf lorsqu'il communique avec des stations sol Mode S. Note 2: les transpondeurs SSR visés ci-dessus sont ceux qui fonctionnent en mode C ou en mode S.
APW	: alerte de proximité de zone protégée: l'APW sert à avertir qu'un aéronef admissible vole ou volera, selon les prévisions, dans une zone d'espace aérien protégé.
GPWS	: dispositif avertisseur de proximité du sol: ce dispositif donne automatiquement et en temps opportun à l'équipage de conduite un avertissement clair lorsque l'avion se trouve dans une situation qui peut être dangereuse du fait de la proximité de la surface terrestre.
SMGCS	: système avancé de guidage et de contrôle des mouvements en surface: système fournissant les services d'acheminement, de guidage, de surveillance et de contrôle des aéronefs et des véhicules concernés en vue

de maintenir la fréquence des mouvements, quelles que soient les conditions météorologiques locales, au niveau de visibilité auquel l'aérodrome est opérationnel (niveau minimal de visibilité auquel ou au dessus duquel la fréquence de mouvements déclarée peut être maintenue), tout en maintenant le niveau de sécurité requis.

Autres systèmes avertisseurs : systèmes avertisseurs autres que STCA, MSAW, GPWS, ACAS, SMGCS.

CONTRIBUTION DU SYSTEME ATM AUX ENQUETES INCIDENTS / ACCIDENTS

Directe : lorsqu'un événement ou élément ATM au moins est considéré comme faisant directement partie de l'enchaînement de circonstances qui a conduit à un accident ou un incident. Il est considéré que, sans cet événement ATM, l'événement n'aurait pas eu lieu

Indirecte : lorsqu'aucun événement ou élément ATM n'est considéré comme faisant directement partie de l'enchaînement de circonstances qui a conduit à un accident ou un incident, mais qu'un événement ATM au moins a pu accroître le niveau de risque ou contribué à l'initialisation de l'événement subi par l'aéronef. Il est considéré que sans cet événement ATM, l'accident ou l'incident aurait quand même pu se produire

Nulle : lorsqu'aucun événement ATM n'est considéré comme faisant directement ou indirectement partie de l'enchaînement de circonstances qui a conduit à un accident ou un incident

CATEGORIE DE CAUSE

Personnel des services ATM : personnel affecté à l'exécution des tâches opérationnelles directement liées à la fourniture des services de gestion de la circulation aérienne

Facteurs physiques / physiologiques / psychologiques / psychosociaux : lorsque les caractéristiques personnelles de l'intéressé, notamment son niveau de compétences, ne lui permettent pas d'exécuter ses tâches professionnelles de manière satisfaisante

Interface environnement de travail : lorsque l'environnement de travail empêche la bonne exécution des tâches opérationnelles par le personnel

Exigences liées aux tâches opérationnelles : exigences liées au travail opérationnel en première ligne

Procédures et instructions opérationnelles du personnel des services ATM : procédures et instructions écrites suivies par le personnel ATM dans l'accomplissement de ses fonctions directement ou indirectement liées à la fourniture des services ATM

Procédures d'exploitation ATC : procédures et instructions écrites suivies par le personnel ATC dans l'accomplissement de ses fonctions directement liées à la fourniture de services ATM

Autres procédures d'exploitation du service ATM : procédures et instructions écrites suivies par le personnel ATM, autre que le personnel ATC, dans l'accomplissement de ses fonctions directement ou indirectement liées à la fourniture des services ATM

Procédures techniques et de maintenance : procédures et instructions écrites suivies par le personnel technique et de maintenance dans l'accomplissement de ses fonctions directement ou indirectement liées à la fourniture des services ATM

Interface entre les organismes des services ATM : limite d'espace aérien entre deux portions adjacentes de deux systèmes ATM

Infrastructure, installations et systèmes techniques des services ATM : les systèmes et sous-systèmes techniques dont les fonctions soutiennent directement la fourniture des services ATM, ainsi que l'infrastructure civile à la base de la fourniture des services ATM

Problème de matériel : défaut ou anomalie d'un élément matériel ou d'une de ses parties constitutives

Problème de logiciel	: défaut ou anomalie d'un élément logiciel ou d'une de ses parties constitutives
Problème d'intégration	: défaut ou anomalie d'une interface entre systèmes / équipements
Organisation et infrastructure aéroport	: caractéristiques physiques de l'aérodrome et de son environnement
Structure de l'espace aérien	: structure ou forme donnée à l'espace aérien pour les besoins spécifiques de la circulation aérienne
Structure de route	: ensemble de routes ATS, des itinéraires définis dans les zones terminales et d'autres éléments (aires d'attente, par exemple) définis en vue de l'utilisation de l'espace aérien utilisable par les exploitants d'aéronefs
Sectorisation	: le partage de l'espace aérien en secteurs, selon des critères prédéfinis, en vue de la prise en charge du trafic
Structure de la société / l'administration et politique de gestion	: structure et politique en place dans l'administration / la société responsable du système ATM et l'organisation des prestataires de services ATM
Hiérarchie opérationnelle	: exploitation ATM courante et gestion quotidienne des ressources en fonction de la charge de travail escomptée
Système de gestion de la sécurité	: procédure suivie par les organismes fournissant des services ou des produits relatifs à la sécurité pour garantir le traitement correct de toutes les questions de sécurité
Mesures institutionnelles	: mesures prises à l'échelon national pour assurer la fourniture des services ATM et pouvant conduire à des pressions sur le personnel
Gestion / politique du personnel	: politique de gestion du personnel mis en œuvre dans un organisme fournissant des services ATM
Activités de réglementation	Définition de règles et de politiques, et contrôle du respect de ces dernières par les organismes fournissant des services ATM
Réglementation	: adoption, promulgation et mise en œuvre, par les parties auxquelles le processus réglementaire s'applique, de règles servant à atteindre des objectifs déclarés.
Processus d'approbation	: procédure par laquelle un organisme dûment autorisé, agissant dans un cadre législatif, donne une reconnaissance officielle que tel produit, procédé ou service est bien conforme aux exigences réglementaires applicables en matière de sécurité
Mesure de sécurité	: proposition formulée par l'organisme qui conduit l'évaluation de l'événement, sur la base de renseignements résultant de ladite évaluation, en vue de prévenir des accidents ou incidents

Règlement grand-ducal du 25 novembre 2002 concernant les conditions de nomination et de promotion dans la carrière de l'ingénieur-technicien de l'Institut Luxembourgeois de Régulation.

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

Vu la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat;

Vu la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat;

Vu la loi modifiée du 21 mars 1997 sur les télécommunications;

Vu la loi modifiée du 24 juillet 2000 relative à l'organisation du marché de l'électricité;

Vu la loi du 6 avril 2001 relative à l'organisation du marché du gaz naturel;

Vu la loi modifiée du 15 juin 1999 portant organisation de l'Institut national d'administration publique;

Vu l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre délégué aux Communications et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. - Admission au stage

Les candidats aux fonctions de la carrière de l'ingénieur-technicien de l'Institut luxembourgeois de Régulation, ci-après désigné par l'Institut, doivent remplir les conditions fixées par le règlement grand-ducal du 9 décembre 1994 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 15 décembre 1986 concernant l'organisation des examens-concours pour l'admission au stage dans la carrière de l'ingénieur-technicien et du technicien diplômé des administrations de l'Etat et des établissements publics.

Art. 2. - Durée et modalités du stage

La durée et les modalités du stage à accomplir sont déterminées par la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat ainsi que par les règlements d'exécution pris sur la base de ladite loi.

Art. 3. - Réduction de stage

La durée du stage peut être abrégée selon les dispositions prévues au règlement grand-ducal modifié du 13 avril 1984 déterminant des cas d'exception ou de tempérament aux conditions de stage, de formation pendant le stage et d'examen de fin de stage pour certains fonctionnaires, stagiaires-fonctionnaires, employés publics et stagiaires-employés publics.

Art. 4. - Examen de fin de stage

Sans préjudice des dispositions prévues par la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, nul ne pourra être nommé aux fonctions d'ingénieur technicien, s'il n'a pas :

- a) accompli le stage légalement prescrit ;
- b) participé à la formation générale de sa carrière auprès de l'Institut national d'administration publique, conformément à l'article 23 du règlement grand-ducal du 27 octobre 2000 déterminant l'organisation à l'Institut national d'administration publique de la division de la formation pendant le stage du personnel de l'Etat et des établissements publics de l'Etat ;
- c) passé avec succès l'examen de fin de stage de sa carrière auprès de l'Institut Luxembourgeois de Régulation.

L'examen de fin de stage est organisé auprès de l'Institut Luxembourgeois de Régulation et se fait conformément aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 13 avril 1984 déterminant la procédure des commissions du concours d'admission au stage, de l'examen de fin de stage et de l'examen de promotion dans les administrations et services de l'Etat.

L'examen a lieu au siège de l'Institut pendant deux jours consécutifs au plus.

L'examen de fin de stage comporte des épreuves écrites dans les branches suivantes :

- 1) Rédaction en langue française d'un rapport sur un sujet relevant des attributions du candidat : 60 points
- 2) Législation relative aux domaines d'activités de l'Institut et celle relevant des attributions du candidat : 60 points.
- 3) Technologie professionnelle :

Cette troisième partie se compose de six sujets choisis parmi le domaine relevant de la spécialité du candidat (90 points) et de deux autres sujets choisis parmi les autres domaines d'activités de l'Institut (30 points) :

Spécialité télécommunications :

Technologie de transmission de signaux,
 Protocoles de télécommunications et systèmes de signalisation,
 Topologies de réseaux et accès aux réseaux,
 Numérotation, adressage et routage,
 Services de télécommunications et régimes d'autorisation,
 Chaînes de valeur dans le marché des télécommunications,
 Principes de détermination de tarifs basés sur les coûts ;

Spécialité radiocommunication :

Radioélectricité et ondes électromagnétiques,
 Technologie de transmission de signaux,
 Protocoles d'accès et type de modulation,
 Topologies de réseaux radioélectriques,
 Technique de la radiodiffusion numérique,
 Organismes internationaux et Accords et Réglementations Internationales,
 Mesures radioélectriques et déparasitage ;

Spécialité électricité et gaz naturel :

Production d'énergie électrique,
 Réseaux de transport et de distribution d'énergie électrique,

Réseaux de transport et de distribution de gaz naturel,
 Caractéristiques et particularités du gaz naturel et de l'énergie électrique
 Organisation du marché de l'électricité et du gaz naturel,
 Gestion de réseaux et services systèmes,
 Principes de détermination de tarifs basés sur les coûts.

En cas d'échec d'un candidat à l'examen de fin de stage, la durée du stage peut être prolongée pour une année à l'expiration de laquelle le candidat doit se présenter à nouveau à l'examen. Un second échec entraîne l'élimination définitive du candidat.

Art. 5. - Examen de promotion

Sans préjudice des dispositions prévues par la loi du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, aucun ingénieur-technicien ne peut être nommé aux fonctions supérieures à celles d'ingénieur-technicien principal s'il n'a pas subi avec succès un examen de promotion.

L'examen de promotion est organisé auprès de l'Institut Luxembourgeois de Régulation et se fait conformément aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 13 avril 1984 déterminant la procédure des commissions du concours d'admission au stage, de l'examen de fin de stage et de l'examen de promotion dans les administrations et services de l'Etat. Il comporte des épreuves écrites dans les branches suivantes :

- 1) Rédaction en langue française d'un rapport sur un sujet relevant de la compétence du candidat : 60 points.
- 2) Procédures relatives au(x) marché(s) dont le candidat est en charge.

Cette partie couvre les domaines suivants :

Application de la législation nationale :	40 points
Application des directives communautaires :	20 points

- 3) Technologie professionnelle : 60 points

Cette troisième partie couvre les domaines suivants relevant des attributions du candidat :

Conception d'un projet individuel en rapport avec les missions de l'Institut Luxembourgeois de Régulation :	30 points
Présentation pratique de l'application du projet individuel :	30 points

L'examen a lieu au siège de l'Institut pendant deux jours consécutifs au plus.

En cas d'échec à l'examen de promotion le candidat peut se présenter une deuxième fois à cet examen après l'expiration d'un délai d'une année. Un second échec entraîne pour le candidat l'élimination définitive de cet examen.

Art. 6. - Modalités générales

La commission d'examen prononce l'admission, le rejet ou l'ajournement des candidats.

Le candidat qui a obtenu les trois cinquièmes du maximum total des points et une note insuffisante dans une des branches d'un examen prévu par le présent règlement, doit se présenter dans cette branche à un examen supplémentaire, qui décide de son admission ou non. Le candidat doit se présenter à cet examen dans le délai de six mois suivant la décision de la commission.

Est considérée comme insuffisante une note qui n'atteint pas la moitié du maximum total des points attribués à une branche de l'examen.

Est éliminé aux examens le candidat qui n'a pas obtenu les trois cinquièmes du maximum total des points. Il en est de même pour celui qui a obtenu plus d'une note insuffisante.

Art. 7. - Dispositions finales, abrogatoires et d'entrée en vigueur

- 1) Le règlement grand-ducal du 8 avril 1999 concernant l'admission au stage et l'organisation des examens de fin de stage et de promotion dans la carrière de l'ingénieur-technicien de l'Institut Luxembourgeois des Télécommunications est abrogé.

- 2) Notre Ministre délégué aux Communications est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le jour de sa publication.

Le Ministre délégué aux Communications,
François Biltgen

Palais de Luxembourg, le 25 novembre 2002.
Henri