

**Projet de règlement grand-ducal du XXX portant publication et exécution de l'Annexe 14, Volume I, à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale**

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

Vu l'article 76, alinéa 2, de la Constitution;

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 et notamment ses articles 54 (l) et 90 ;

Vu l'Annexe 14 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale;

Vu l'avis de la Chambre de commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

**Arrêtons:**

**Art. 1er.** L'Annexe 14, Volume I, à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (cinquième édition - juillet 2009), annexée à la présente est publiée au Mémorial pour sortir ses effets.

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

**Art. 2.** Notre Ministre ayant les transports aériens dans ses compétences est habilité à prendre un règlement d'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**Claude Wiseler**

XXX, le XXX  
**Henri**

## 1. Exposé des motifs

Le Luxembourg a ratifié la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale par une loi du 25 mars 1948 relative à l'Aviation civile internationale.

Selon l'article 54 (1) de cette Convention, le Conseil devra *« adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, les standards internationaux et les méthodes recommandées, qui, pour plus de commodité, constitueront des Annexes à la présente Convention ; notifier à tous les Etats Contractants les dispositions prises à cet effet. »*

Selon l'article 90 (a) de la même convention

*« Les Annexes décrites à l'Article 54, alinéa (1), seront adoptées par le Conseil à une majorité des deux tiers lors d'une réunion convoquée à cette fin et seront ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat Contractant.*

*Ces Annexes et tout amendement aux dispositions d'une Annexe auront plein effet dans les trois mois qui suivront leur notification aux Etats Contractants ou à une date ultérieure fixée par le Conseil, à moins qu'entretiens, la majorité des Etats aient notifié leur désapprobation au Conseil. »*

Le Volume I de l'Annexe 14 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale concerne les exigences auxquelles doivent se soumettre les aérodromes.

Le contenu du Volume I reflète à des degrés divers la planification et la conception des aérodromes ainsi que leur exploitation technique et leur entretien.

Le cœur d'un aéroport est la vaste zone de mouvement qui va de la piste à l'aire de trafic en passant par les voies de circulation. Avec les grands avions modernes, ces installations doivent être conçues de façon plus rigoureuse. Les spécifications relatives à leurs caractéristiques physiques, à savoir leur largeur, leur pente et leur distance par rapport aux autres installations constituent donc une partie importante de l'Annexe. Des spécifications concernant de nouvelles installations inconnues lorsque l'OACI a vu le jour, telles que les aires de sécurité d'extrémité de piste, les prolongements dégagés, les prolongements d'arrêt, y sont aussi énoncées. Ces installations constituent les pierres angulaires d'un aéroport, celles qui déterminent sa forme et ses dimensions et permettent aux ingénieurs d'établir le plan de masse qui constitue la structure de base de chaque aéroport.

Outre celles qui concernent l'environnement terrestre d'un aéroport, des spécifications sont également nécessaires pour définir les caractéristiques de son espace aérien. Les aéroports doivent disposer d'un volume important d'espace aérien libre d'obstacles pour que les avions puissent faire leur approche et décoller en toute sécurité. Il faut également que ce volume d'espace soit défini pour qu'il puisse être protégé, de façon à assurer la croissance voire l'existence même de l'aéroport. Comme l'indique l'Annexe «... pour

éviter que ces aérodromes ne soient rendus inutilisables parce que des obstacles s'élèveraient à leurs abords ... une série de surface de limitation d'obstacles ... définissent les limites que peuvent atteindre les objets dans l'espace aérien et créent ainsi une zone de vol dégagée d'obstacles».

Les spécifications relatives aux surfaces de limitation d'obstacles sont classées dans l'Annexe par type de piste. Six types de piste sont prévus : pistes pour approche à vue, pistes pour approche classique, pistes pour approche de précision de catégories I, II et III, et piste de décollage.

La nuit, sur les aéroports, des centaines et parfois des milliers de feux servent à guider les avions. À la différence du guidage en vol, qui est effectué au moyen d'aides radio, le guidage au sol se fait essentiellement par des aides visuelles.

Le Volume I de l'Annexe 14 définit en détail les nombreux systèmes utilisés selon les circonstances, particulièrement les conditions météorologiques. Étant donné que ces aides visuelles doivent être facilement comprises par les pilotes du monde entier, la normalisation de leur emplacement et de leurs caractéristiques lumineuses est de la plus haute importance.

Les récents progrès des techniques d'éclairage ont permis d'augmenter considérablement l'intensité des feux. Ces dernières années, la mise au point de sources lumineuses de petites dimensions a facilité l'installation de feux encastrés dans la surface des chaussées qu'empruntent les avions. Les feux modernes à haute intensité sont efficaces de jour comme de nuit; ils peuvent donc être utilisés en tout temps même si, dans certaines conditions diurnes, un système de marques de piste est tout aussi efficace. Des dispositions sur l'emploi de ces marques figurent dans l'Annexe. Les panneaux de signalisation constituent un troisième type d'aides visuelles. Sur les grands aéroports et les aéroports où la circulation est dense, il est important de fournir aux pilotes un guidage qui leur permette de trouver leur chemin sur l'aire de mouvement.

L'objectif de la plupart des spécifications est d'améliorer la sécurité de l'aviation. Un chapitre du Volume I de l'Annexe 14 est consacré à l'amélioration de la sécurité des équipements aéroportuaires. Notons en particulier les spécifications concernant l'implantation et la construction d'équipements aux abords des pistes. Il s'agit ici de réduire le danger que ces équipements peuvent représenter pour les vols. Les caractéristiques de l'alimentation électrique auxiliaire sont également spécifiées ainsi que celles des circuits électriques. D'autre part, il est fait état de la nécessité de surveiller le fonctionnement des aides visuelles.

L'exploitation technique des aéroports est une question qui prend de plus en plus d'importance. L'édition actuelle du Volume I de l'Annexe 14 comporte des spécifications sur leur entretien. Elle insiste en particulier sur l'entretien des chaussées et des aides visuelles, ainsi que sur la nécessité d'éliminer tout ce qui pourrait attirer les oiseaux sur les aéroports et nuire ainsi à la sécurité des vols.

Les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie constituent un élément crucial de l'exploitation d'un aéroport.

Selon l'Annexe 14, tous les aéroports internationaux doivent en être dotés. L'Annexe précise les types et les quantités d'agents extincteurs à utiliser et les délais dans lesquels ces agents doivent pouvoir être répandus sur les lieux d'un accident d'aviation.

Pour décoller et atterrir en toute sécurité, les avions d'aujourd'hui ont besoin d'informations précises sur l'état des installations aéroportuaires. Le Volume I de l'Annexe 14 précise quelle est l'information à fournir, comment l'établir, comment la communiquer et à qui la communiquer. Cette information porte notamment sur l'altitude des différentes parties de l'aéroport, la résistance des chaussées, l'état de la surface des pistes et le niveau des services de sauvetage et de lutte contre les incendies.

## **2. Commentaire des articles**

**Ad Art. 1.** Cet article renvoie à l'annexe 14, volume I, dans sa 5<sup>ème</sup> version, qui est annexée et publiée pour sortir ses effets dans le droit national conformément à l'article 37 de la Constitution.

**Ad Art. 2.**

p.m. (formule exécutoire)