

Avant-projet de règlement grand-ducal du _____ ayant pour objet

1. l'exploitation et la supervision continue des hélistations

2. la publication de l'Annexe14, Volume II, à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale

I. Texte

« **Règlement grand-ducal du _____ ayant pour objet**

1. l'exploitation et la supervision continue des hélistations

2. la publication de l'Annexe14, Volume II, à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale

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

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

Vu la loi modifiée du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago;

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

Vu la loi modifiée du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

L'avis de la Chambre de Commerce ayant été demandé;

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:

Titre I : Exploitation et supervision continue des hélistations

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

Les prescriptions contenues dans le présent règlement s'appliquent aux hélistations qui sont utilisées par l'aviation civile et exploitées pour des hélicoptères à un seul rotor principal à l'exception des hélistations pour lesquelles il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments.

Art. 2. Autorisation d'exploitation d'une hélistation

Nul ne peut exploiter d'hélistation s'il n'a pas reçu préalablement de la part de la Direction de l'Aviation Civile l'autorisation d'exploitation requise à cet effet.

Sans préjudice des dispositions de l'article 12, l'autorisation d'exploitation d'une hélistation est délivrée pour une durée indéterminée.

Art.3. Demande en obtention d'une autorisation d'exploitation d'une hélistation

La procédure à suivre en vue d'obtenir une autorisation d'exploitation d'une hélistation est fixée par voie de règlement ministériel.

Art. 4. Exigences essentielles incombant à l'exploitant d'hélistation.

L'exploitant d'hélistation est responsable de l'exploitation de l'hélistation. Les exigences essentielles auxquelles l'exploitant d'hélistation est soumis sont les suivantes:

- a) l'exploitant d'hélistation dispose, directement ou en sous-traitance, de tous les moyens nécessaires pour assurer, en toute sécurité, l'exploitation des aéronefs sur l'hélistation. Ces moyens sont, entre autres, les suivants: installations, personnel, équipements et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;
- b) l'exploitant d'hélistation vérifie que les exigences énumérées sous a) sont satisfaites à tout moment ou, si ce n'est pas le cas, prend les mesures appropriées pour limiter les risques encourus. Des procédures sont instaurées et appliquées pour que tous les utilisateurs aient connaissance de ces mesures en temps utile;
- c) l'exploitant d'hélistation veille à ce que des procédures visant à limiter les risques liés à l'exploitation de l'hélistation par temps hivernal, dans de mauvaises conditions météorologiques, avec une visibilité réduite ou la nuit, le cas échéant, soient instaurées et appliquées;
- d) l'exploitant d'hélistation prend des dispositions, avec d'autres organismes compétents, pour garantir la conformité constante aux présentes exigences essentielles relatives aux hélistations;
- e) l'exploitant d'hélistation, directement ou au moyen de contrats de sous-traitance, veille, le cas échéant, à ce que des procédures existent pour garantir aux aéronefs du carburant non pollué et de la catégorie correspondante;
- f) l'exploitant d'hélistation veille à ce que des guides d'entretien des équipements d'hélistation soient disponibles et utilisés dans la pratique et contiennent les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien, les procédures de diagnostic et d'inspection;
- g) l'exploitant d'hélistation institue et met en œuvre un plan d'urgence d'hélistation couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire sur l'hélistation et ses environs. Ce plan est coordonné, comme il convient, avec le plan d'urgence de la collectivité locale;
- h) l'exploitant d'hélistation veille à ce que l'hélistation fournisse des services adéquats de secours et de lutte contre l'incendie. Ces services réagissent à un incident ou un accident avec la rapidité requise et disposent au moins d'un équipement, d'agents d'extinction et du personnel suffisant;
- i) l'exploitant d'hélistation n'emploie que du personnel formé et qualifié pour l'exploitation et l'entretien de l'hélistation et applique et maintient des programmes

de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné;

- j) le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est dûment formé et qualifié. L'exploitant d'hélistation applique et maintient des programmes de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de ce personnel.

Art. 5. Systèmes de gestion

(1) L'exploitant d'hélistation met en œuvre et maintient un système de gestion approprié pour assurer la conformité aux exigences de l'article 4 et pour améliorer la sécurité de manière continue et anticipée. Le système de gestion couvre les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures.

(2) Le système de gestion comporte un programme de prévention des accidents et incidents comprenant un système de compte rendu et d'analyse des événements.

(3) L'exploitant d'hélistation élabore un manuel concernant l'hélistation et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ce manuel contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation de l'hélistation, au système de gestion et au personnel d'exploitation pour remplir ses fonctions.

Art. 6. Aire de prise de contact et d'envol

(1) Les hélistations comprennent une aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs, qui remplit les conditions suivantes:

- a) l'aire d'atterrissage et de décollage présente des dimensions et des caractéristiques adaptées aux aéronefs auxquels elle est destinée;
- b) l'aire d'atterrissage et de décollage dispose, le cas échéant, d'une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus. Lesdites aires non destinées à une utilisation répétée doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs;
- c) l'aire d'atterrissage et de décollage est conçue pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;
- d) la pente et les changements de pente de l'aire d'atterrissage et de décollage n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;
- e) les caractéristiques de la surface de l'aire d'atterrissage et de décollage sont adaptées à son utilisation par les aéronefs prévus; et
- f) l'aire d'atterrissage et de décollage est libre de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

(2) Lorsqu'il y a plusieurs aires identifiées pour l'atterrissage et le décollage, celles-ci sont agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

(3) L'aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage est entourée le cas échéant par des aires de sécurité délimitées. Ces aires sont destinées à protéger les aéronefs qui les survolent pendant les opérations de décollage ou d'atterrissage ou à atténuer les conséquences d'un atterrissage court, d'une sortie latérale de piste ou d'un dépassement de piste imprévu; ces aires remplissent les conditions suivantes:

- a) ces aires présentent des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des aéronefs;
- b) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;
- c) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. Cela ne doit pas empêcher d'y installer des équipements frangibles si l'exploitation des aéronefs l'exige; et
- d) chacune de ces aires dispose d'une force portante suffisante pour remplir sa fonction.

(4) Les aires d'une hélistation destinées à la circulation au sol ou au stationnement des aéronefs, ainsi que leurs abords immédiats, sont conçues pour permettre l'exploitation, en toute sécurité, des aéronefs qui utiliseront l'une ou l'autre de ces aires, et ce quelles que soient les conditions prévues. Elles remplissent les conditions suivantes:

- a) ces aires disposent d'une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus, sauf s'il s'agit d'aires uniquement destinées à une utilisation occasionnelle, lesquelles doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs;
- b) ces aires sont conçues pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;
- c) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;
- d) les caractéristiques de la surface de ces aires sont adaptées à leur utilisation par les aéronefs prévus; et
- e) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour les aéronefs. Cela ne doit pas empêcher de placer, à des endroits ou dans des zones déterminées avec précision, les équipements nécessaires à l'aire en question.

(5) Toute autre infrastructure destinée à être utilisée par les aéronefs est conçue de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour les aéronefs qui l'utilisent.

(6) Les édifices, bâtiments, équipements ou zones de stockage sont situés et conçus de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

(7) Les moyens nécessaires sont fournis pour éviter que des personnes non autorisées, des véhicules non autorisés ou des animaux d'une taille susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ne pénètrent pas sur les aires de l'hélistation.

Art. 7. Dégagements

(1) Afin de protéger les aéronefs approchant d'une hélistation pour y atterrir ou quittant une hélistation, il convient de définir des itinéraires ou zones d'arrivée et de départ. Ces itinéraires ou zones assurent aux aéronefs les dégagements exigés par rapport aux obstacles situés aux abords de l'hélistation en tenant dûment compte des caractéristiques physiques locales.

(2) Ces dégagements sont appropriés à la phase de vol et au type d'exploitation effectué.

Art. 8. Aides visuelles et non visuelles et équipements d'hélistation

(1) Les aides sont adaptées à leur usage, sont reconnaissables et fournissent des informations univoques aux utilisateurs dans toutes les conditions d'exploitation prévues.

(2) Les équipements d'hélistation fonctionnent comme prévu dans les conditions d'exploitation prévues. Que ce soit dans des conditions d'exploitation normales ou en cas de panne, les équipements d'hélistation n'engendrent pas de risque pour la sécurité aérienne.

(3) Les aides et leur système d'alimentation électrique sont conçus de sorte que les pannes n'entraînent pas la transmission d'informations inappropriées, trompeuses ou insuffisantes aux utilisateurs, ni l'interruption d'un service essentiel.

(4) Les moyens de protection nécessaires sont fournis pour éviter à ces aides tout dommage ou perturbation.

(5) Les sources de rayonnement ou la présence d'objets mobiles ou fixes ne créent pas d'interférence avec le fonctionnement des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques et ne nuisent pas à leur performance.

(6) Le personnel concerné dispose d'informations sur l'exploitation et l'utilisation des équipements d'hélistation ainsi que d'indications claires sur les conditions qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité aérienne.

Art. 9. Données relatives aux hélistations

(1) Des données relatives à l'hélistation et aux services disponibles sont établies et actualisées.

(2) Les données sont précises, lisibles, complètes et univoques. Un niveau d'intégrité approprié est maintenu.

(3) Les données sont mises à la disposition des utilisateurs et des prestataires de service de publication d'informations aéronautiques (AIP) pertinents, en temps utile, par une méthode de communication suffisamment sûre et rapide.

Art. 10. Exigences essentielles gouvernant les abords d'une hélistation.

(1) L'espace aérien autour des aires de manœuvre de l'hélistation est préservé de tout obstacle afin de permettre l'exploitation des aéronefs prévue sur les hélistations, sans entraîner de risque inacceptable du fait de la formation d'obstacles aux abords. Par conséquent, les surfaces de dégagement sont déterminées, mises en œuvre et surveillées en permanence pour repérer toute pénétration de ces surfaces.

- a) Toute pénétration à l'intérieur de ces surfaces exigera une évaluation afin de déterminer si l'objet entraîne un risque inacceptable. Tout objet posant un risque inacceptable est écarté ou compensé par des mesures d'atténuation visant la protection des aéronefs qui utilisent l'hélistation.
- b) Tout obstacle subsistant fait l'objet d'une publication et, en fonction des besoins, est marqué et, le cas échéant, rendu visible au moyen de signaux lumineux.

(2) Les risques liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol tels que ceux énumérés ci-après, entre autres, doivent être contrôlés. Les risques ayant l'une des causes suivantes doivent être évalués et limités si nécessaire:

- a) toute évolution ou changement de l'utilisation du sol dans la zone de l'hélistation;
- b) la possibilité de turbulences causées par les obstacles;
- c) l'utilisation de signaux lumineux dangereux et trompeurs;
- d) l'éblouissement provoqué par de grandes surfaces très réfléchissantes;
- e) la création de zones susceptibles de favoriser le développement de la faune aux abords de l'aire de manœuvre de l'hélistation;
- f) les sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes pouvant influencer sur le fonctionnement ou nuire aux performances des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques.

Art. 11. Supervision continue

(1) La Direction de l'Aviation Civile est chargée de la supervision continue des hélistations et du respect des exigences essentielles mentionnées au présent règlement.

(2) A ces fins, la Direction de l'Aviation Civile peut effectuer toute vérification, audit ou inspection et peut demander toute information qu'elle juge nécessaire à l'accomplissement de ses tâches. Elle peut organiser la conduite d'audits réglementaires de sécurité, définir l'exigence d'actions correctives pour remédier aux non-conformités recensées, évaluer et accepter les plans d'actions correctrices proposées et suivre leur mise en œuvre. Elle peut organiser les inspections et enquêtes nécessaires pour vérifier le respect des exigences essentielles.

(3) Tout matériel de guidage émis par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en relation avec les caractéristiques techniques et opérationnelles d'hélistation sont à considérer comme moyens conformes d'assurer la conformité par rapport aux exigences prescrites par le présent règlement.

(4) Toutefois si l'opérateur peut démontrer à l'aide d'une étude aéronautique qu'un moyen alternatif de conformité permet le maintien d'un niveau de sécurité équivalent, le Directeur de l'Aviation Civile peut accepter ce moyen alternatif sur demande dûment justifiée de l'opérateur.

Art. 12. Mesures administratives.

Le Directeur de l'Aviation Civile peut, s'il constate que l'exploitant d'une hélistation ne remplit pas les exigences essentielles du présent règlement de manière satisfaisante, limiter, suspendre ou retirer l'autorisation d'exploitation de l'hélistation.

Art. 13. Fermeture de l'hélistation.

L'exploitant doit fermer l'hélistation chaque fois que l'état de l'aire de prise de contact et d'envol respectivement ses alentours sont de nature à rendre les évolutions aéronautiques dangereuses, tel qu'en cas d'enneigement ou de verglas.

Toute fermeture ou restriction de l'utilisation de l'hélistation fait l'objet d'un avis aux pilotes par la voie de messages aux navigants aériens (NOTAM - Notice to Airmen).

Art. 14. Assurance.

Pendant toute la durée du droit d'exploitation une police d'assurance doit garantir la responsabilité civile de l'exploitant et/ou de ses délégués à l'égard des tiers.

L'exploitant doit en communiquer une copie au Ministre et à la Direction de l'Aviation Civile et les informer de toutes les modifications qui pourraient ultérieurement être apportées à cette police.

Art. 15. Accidents et incidents.

Tout accident ou incident survenu sur l'hélistation ou aux abords de celui-ci, ainsi que tout autre accident ou incident aéronautique porté à la connaissance de l'exploitant, sera signalé sans délai à la Direction de l'aviation civile et à l'Administration des Enquêtes techniques conformément aux prescriptions du règlement grand-ducal du 8 juillet 2010 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine de l'aviation civile.

Titre II. Publication des dispositions de l'Annexe 14, Volume II, à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale

Art. 16. L'Annexe 14, Volume II, à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (4^e édition – juillet 2013) annexée au présent règlement, est publiée au Mémorial pour produire ses effets.

Titre III. Mise en vigueur

Art. 17. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial

Le Ministre du Développement
durable et des Infrastructures,

Henri

Annexe

Annexe 14, Volume II à la Convention relative à l'aviation civile internationale »

II. Exposé des motifs

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal intervient dans le cadre de la fixation des conditions à remplir afin de pouvoir exploiter une hélistation au Grand-Duché de Luxembourg.

Le présent texte vise à combler un vide juridique existant afin de pouvoir assurer une certaine sécurité juridique dans le domaine de l'exploitation des hélistations au Grand-Duché de Luxembourg.

Il permettra au Luxembourg de se mettre en conformité avec les textes européens et internationaux qui gouvernent la matière en question et évitera ainsi qu'une éventuelle procédure d'infraction puisse être lancée à l'encontre du Grand-Duché de Luxembourg pour non-transposition au niveau national de la législation européenne et internationale qui est de mise en la matière.

III. Commentaire des articles

Ad Article 1^{er}

L'article 1^{er} délimite le champ d'application du présent projet de règlement aux hélistations qui sont utilisées par l'aviation civile et exploitées pour des hélicoptères à un seul rotor principal.

Ad Article 2

L'article 2 fixe la condition principale qui doit être remplie afin de pouvoir exploiter une hélistation au Grand-Duché de Luxembourg.

Ad Article 3

L'article 3 précise qu'un règlement ministériel précisera la procédure en obtention d'une autorisation d'exploitation d'une hélistation.

Ad Article 4

L'article 4 fixe les responsabilités qui incombent à l'organisme responsable de l'exploitation de l'hélistation dans le cadre de la gestion quotidienne et continue de l'hélistation.

Ad Article 5

L'article 5 a trait au système de gestion à mettre en œuvre par l'exploitant d'une hélistation.

Ad Article 6

L'article 6 détermine les conditions que doivent revêtir les aires d'atterrissage et de décollage des aéronefs.

Ad Article 7

L'article 7 détermine les procédures de dégagement prescrites par rapport aux obstacles situés aux abords de l'hélistation.

Ad Article 8

L'article 8 détermine les aides visuelles et non visuelles et équipements de l'hélistation dans le but d'une minimisation des risques inhérentes à la sécurité aérienne.

Ad Article 9

L'article 9 prévoit que les données relatives aux hélistations sont mises à la disponibles pour les utilisateurs.

Ad Article 10

L'article 10 détermine les exigences essentielles gouvernant les abords d'une hélistation.

Ad Article 11

L'article 11 a trait aux modalités de la supervision continue des exigences essentielles auxquelles est assujettie l'exploitation d'une hélistation. Il détermine également les sources documentaires permettant d'assurer la conformité par rapport aux exigences essentielles prescrites dans les articles 6 à 10.

Ad Article 12

L'article 12 fixe les cas d'ouverture de limitation, de suspension et de retrait de l'autorisation d'exploitation d'une hélistation.

Ad Article 13

L'article 13 a trait à la fermeture d'une hélistation.

Ad Article 14

L'article 14 a trait à l'assurance responsabilité civile à laquelle est soumise toute exploitation d'hélistation.

Ad Article 15

L'article 15 traite des accidents et incidents survenus sur une hélistation.

Ad Article 16

L'article 16 délimite les dispositions internationales qu'il s'agit de transposer au niveau national à travers le présent projet de règlement.

Ad Article 17

L'article 17 fixe la date de prise d'effet ainsi que les modalités d'exécution et de publication du présent règlement grand-ducal.