

Projet de règlement grand-ducal relatif à l'exploitation et à la supervision continue des hélistations

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, notamment ses articles 7 et 7ter;

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 l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'État entendu;

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

Arrêtons:

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

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

Le présent règlement s'applique, dans le cadre de l'aviation civile, aux hélistations utilisées par 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. Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- 1° « abords d'une hélistation » : espace d'un rayon de 4000 mètres autour de l'hélistation et dépassant l'altitude de celle-ci;
- 2° « aire d'approche finale et de décollage » : aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage;

- 3° « aire de prise de contact et d'envol » : aire sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol ;
- 4° « Annexe 14 Volume II » : Annexe 14, Hélistations, à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 pour la coopération, le développement et la mise en œuvre des règles communes dans tous les domaines de l'aviation civile ;
- 5° « classification de l'intégrité (données aéronautiques) » : classification basée sur le risque que peut entraîner l'utilisation de données altérées. Les données aéronautiques sont classées comme suit :
- a) données ordinaires : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;
 - b) données essentielles : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;
 - c) données critiques : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;
- 6° « exploitant d'hélistation » : toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter une ou plusieurs hélistations ;
- 7° « hélicoptère » : un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux ;
- 8° « hélistation » : aérodrome ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface ;
- 9° « intégrité de données aéronautiques » : degré d'assurance qu'une donnée aéronautique et sa valeur n'ont pas été perdues ou altérées depuis la création de la donnée ou sa modification autorisée ;
- 10° « NOTAM » : « notice to airmen », avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes ;
- 11° « OACI » : l'Organisation de l'aviation civile internationale qui a été établie le 7 décembre 1944 à Chicago pour la coopération, le développement et la mise en œuvre des règles communes dans tous les domaines de l'aviation civile ;
- 12° « obstacle » : tous les objets fixes {provisoires ou permanents} et mobiles, ou des parties de ces objets, qui:
- a) sont situés sur une zone destinée aux évolutions des aéronefs à la surface; ou
 - b) s'étendent au-dessus d'une surface définie, destinée à protéger l'aéronef en vol;
- ou
- c) se trouvent en dehors de ces surfaces définies et ont été jugés comme représentant un risque pour la navigation aérienne;
- 13° « prestataire de services de la circulation aérienne » : un terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne;

- 14° « publication d'information aéronautique » : une publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;
- 15° « qualité des données » : degré ou niveau de confiance que les données fournies répondent aux exigences de leurs utilisateurs en matière de précision, de résolution et d'intégrité ;
- 16° « service de la circulation aérienne » : un terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome);
- 17° « service d'information aéronautique » ou « AIS »: service chargé de fournir, dans une zone de couverture définie, les données aéronautiques et les informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne ;
- 18° « supervision continue » : les tâches à accomplir pour vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'une autorisation continuent d'être remplies à tout moment au cours de la période de validité de celui-ci, ainsi que l'adoption de toute mesure de sauvegarde.

Art. 3. Autorisation d'exploitation d'une hélistation

(1) La demande d'autorisation d'exploitation d'une hélistation doit être introduite auprès de la Direction de l'aviation civile (ci-après « DAC »).

(2) L'autorisation d'exploitation d'une hélistation est d'une durée illimitée pour autant que le titulaire reste en conformité avec les dispositions du présent règlement et les privilèges énoncés dans son autorisation d'exploitation.

L'étendue des privilèges de l'autorisation dépend des circonstances techniques et opérationnelles spécifiques à chaque hélistation.

(3) L'autorisation d'exploitation d'une hélistation n'exempte pas son titulaire de toute autre autorisation sur base d'autres réglementations.

Art. 4. Assurance

Pendant toute la durée de l'exploitation de l'hélistation, une police d'assurance garantit la responsabilité civile de l'exploitant d'hélistation et de ses délégués à l'égard des tiers.

L'exploitant d'hélistation en communique une copie à la DAC et l'informe de toutes les modifications apportées à cette police.

Art. 5. Supervision continue

La DAC est l'autorité compétente pour la supervision continue des hélistations et le respect du présent règlement.

Art. 6. Fermeture de l'hélistation par l'exploitant

L'exploitant ferme l'hélistation chaque fois que l'état de l'hélistation ou de ses abords est de nature à rendre les évolutions aéronautiques dangereuses.

Toute fermeture ou restriction de l'utilisation de l'hélistation fait l'objet d'un avis aux pilotes par NOTAM, publié par le service AIS de l'Administration de la navigation aérienne.

Art. 7. Comptes rendus d'évènements

(1) Tout accident ou incident grave survenu sur l'hélistation ou aux abords de celle-ci, est signalé sans délai 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, ainsi qu'à la DAC.

(2) Tout incident ou autre événement lié à la sécurité aérienne, tels que définis dans le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007, survenu sur l'hélistation ou aux abords de celle-ci, ainsi que tout autre incident aéronautique porté à la connaissance de l'exploitant d'hélistation, est signalé dans les délais prévus à la DAC.

Chapitre 2 – Exigences essentielles relatives à l'exploitant d'hélistation

Art. 8. Responsabilités de l'exploitant d'hélistation

(1) L'exploitant d'hélistation dispose, directement ou en sous-traitance, de tous les moyens nécessaires pour assurer en toute sécurité l'évolution des hélicoptères sur l'hélistation.

Lorsque cette sécurité ne peut plus être garantie, l'exploitant d'hélistation 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.

(2) 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 pendant la nuit doivent être instaurées et appliquées.

(3) L'exploitant d'hélistation met en place des moyens et élabore des procédures 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'évolution des hélicoptères pénètrent sur l'hélistation.

(4) L'exploitant surveille en permanence les abords de l'hélistation afin de repérer et évaluer tout objet de nature à entraîner un risque pour les évolutions des hélicoptères.

Art. 9. Manuels de l'hélistation et de ses équipements

L'exploitant d'hélistation élabore un manuel de l'hélistation et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ce manuel contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation et l'entretien de l'hélistation en toute sécurité, au système de gestion et au personnel d'exploitation.

Des manuels pour les équipements de l'hélistation, contenant les instructions de maintenance et de réparation et les informations concernant l'entretien et les procédures de diagnostic et d'inspection, doivent être respectés et disponibles sur site.

Art. 10. Urgence et services de secours et de lutte contre l'incendie

L'exploitant d'hélistation veille à ce que des services adéquats de secours et de lutte contre l'incendie soient fournis.

L'exploitant d'hélistation établit et met en œuvre un plan d'urgence d'hélistation couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire sur l'hélistation et ses abords. Lorsque des plans locaux d'intervention des services de secours existent, le plan d'urgence d'hélistation doit être coordonné avec ceux-ci.

Art. 11. Exigences relatives au personnel

L'exploitant d'hélistation n'emploie que du personnel formé et qualifié pour l'exploitation et l'entretien de l'hélistation. Il établit et met en œuvre des programmes de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence du personnel concerné.

Le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est dûment formé et qualifié. L'exploitant d'hélistation établit et met en œuvre des programmes spécifiques de formation et de contrôle pour maintenir le niveau de compétence de ce personnel.

Art. 12. Fourniture de carburant

Au cas où l'hélistation dispose d'un dispositif de distribution de carburant, l'exploitant d'hélistation veille, par lui-même ou au moyen de contrats avec des tiers, à ce que des

procédures existent pour fournir aux hélicoptères du carburant non pollué et de la catégorie correspondante.

Art. 13. Système de gestion

L'exploitant d'hélistation met en œuvre et maintient un système de gestion approprié pour assurer la conformité au présent règlement 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 et les procédures.

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

Chapitre 3 – Exigences relatives aux aspects techniques et physiques de l'hélistation

Art. 14. Aire de prise de contact et d'envol et aire d'approche finale et de décollage

(1) Les hélistations comprennent au moins une aire de prise de contact et d'envol destinée à l'atterrissage et au décollage des hélicoptères, identifiable en tant que telle, et qui remplit les conditions suivantes:

- a) elle présente des dimensions et des caractéristiques adaptées aux hélicoptères auxquels elle est destinée;
- b) elle dispose d'une force portante suffisante pour supporter de façon répétée des charges statiques ou dynamiques ainsi que les évolutions des hélicoptères auxquels elle est destinée;
- c) elle dispose de pentes suffisantes pour empêcher l'accumulation d'eau sur la surface de l'aire sans pour autant engendrer un risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères;
- d) elle est libre de tout objet susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères.

(2) Lorsqu'il y a plusieurs aires d'approche finale et de décollage, celles-ci sont agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères.

Art. 15. Aires de sécurité

(1) L'aire d'approche finale et de décollage est entourée par des aires de sécurité, destinées à protéger les hélicoptères 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 imprévus.

(2) Les aires de sécurité remplissent les conditions suivantes:

- 1° elles présentent des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des hélicoptères;

- 2° la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères;
- 3° ces aires sont libres de tout objet susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères; et
- 4° chacune de ces aires dispose d'une force portante suffisante pour remplir sa fonction.

Art. 16. Aires de circulation au sol et de stationnement

Les aires d'une hélisation destinées à la circulation au sol ou au stationnement des hélicoptères ainsi que les abords immédiats de ces aires sont conçus pour permettre l'exploitation en toute sécurité des hélicoptères. Elles remplissent les conditions suivantes:

- 1° elles disposent d'une force portante suffisante pour supporter, de façon répétée, des charges statiques ou dynamiques ainsi que les évolutions des hélicoptères auxquelles elles sont destinées;
- 2° elles disposent de pentes suffisantes pour empêcher l'accumulation d'eau sur la surface de l'aire, sans pour autant engendrer un risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères;
- 3° elles sont libres de tout objet susceptible entraîner un risque inacceptable pour les hélicoptères.

Art. 17. Autres infrastructures

Les constructions, équipements, zones de stockage ou toute autre infrastructure se trouvant sur l'hélisation sont situés et conçus de façon à ne pas entraîner un risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères.

Art. 18. Aides visuelles et non visuelles et équipements d'hélisation

Les aides visuelles ou non-visuelles ainsi que les équipements d'hélisation sont adaptés à leur usage, reconnaissables en tant que tels et fournissent des informations univoques aux utilisateurs dans toutes les conditions d'exploitation prévues.

L'exploitant d'hélisation met en place des moyens et élabore des procédures pour éviter tout dommage et toute perturbation à ces aides et équipements.

Les aides et équipements d'hélisation et leurs systèmes d'alimentation électrique sont conçus de sorte que des pannes n'entraînent ni la transmission d'informations inappropriées, trompeuses ou insuffisantes aux utilisateurs, ni l'interruption totale d'un service essentiel.

Les sources de rayonnement ou la présence d'objets mobiles ou fixes ne doivent pas créer d'interférence avec le fonctionnement des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques et ne pas nuire à leur performance.

Art. 19. Itinéraires ou zones d'arrivée et de départ

Des itinéraires ou zones d'arrivée et de départ sont déterminés dans l'autorisation d'exploitation pour chaque hélistation afin de protéger les hélicoptères en atterrissage ou en décollage. Ces itinéraires ou zones assurent les dégagements nécessaires par rapport aux obstacles situés aux abords de l'hélistation en tenant dûment compte des caractéristiques physiques locales.

Art. 20. Données relatives aux hélistations

L'exploitant d'hélistation:

- 1° détermine, documente et met à jour les données relatives à l'hélistation et aux services disponibles; et
- 2° fournit les données pertinentes relatives à l'hélistation et aux services disponibles aux utilisateurs, aux prestataires de services de la circulation aérienne et aux fournisseurs de services d'information aéronautique concernés.

Ces données sont précises, lisibles, complètes et univoques, et doivent correspondre à un niveau d'intégrité approprié.

Chapitre 4 – Mise en conformité

Art. 21. Moyens acceptables de mise en conformité

Les normes et pratiques recommandées internationales définies dans l'Annexe 14 Volume II, telles qu'arrêtées et publiées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, et tout document d'orientation émis par cette organisation en relation avec les caractéristiques techniques et opérationnelles d'une hélistation sont à considérer comme moyens acceptables pour assurer la conformité avec le présent règlement.

Toutefois, si l'exploitant d'hélistation 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.

Chapitre 5 – Dispositions finales

Art. 22. Formule exécutoire

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

Henri

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
François Bausch

I. Exposé des motifs

Dans son avis du 15 décembre 2017¹ concernant une précédente version d'un projet règlement grand-ducal ayant le même objet, le Conseil d'Etat a estimé que certaines dispositions n'étaient pas d'ordre purement technique, dans la mesure où elles portent réglementation de l'accès à l'activité d'exploitation d'une hélistation ou encore réglementation de cette activité.

Ainsi selon le Conseil les dispositions du règlement grand-ducal en projet, visant exclusivement la sécurité aérienne, peuvent être valablement rattachées à la base légale constituée par l'article 7, paragraphe 1^{er}, de la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Suite à cet avis un projet de loi modifiant la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne a renforcé l'article 7, permettant ainsi de servir de base légale au présent projet². Ce projet de loi a déjà fait l'objet d'un avis du Conseil d'Etat³.

Le présent projet de règlement grand-ducal vise le même but et a donc le même contenu le précédent projet, les commentaires ainsi que les observations générales du Conseil d'Etat sur la légistique issues de son avis du 15 décembre 2017 sont prises en compte.

A titre préliminaire, il faudra noter que le terme « exploitation d'une hélistation » ne se rapporte aucunement à une exploitation commerciale. En effet, dans le domaine de l'aviation, le terme « exploitation » d'un aérodrome ou d'une hélistation désigne le fait de gérer et d'opérer un aérodrome ou une hélistation. Le terme « exploitant d'aérodrome ou d'hélistation » est en effet synonyme du terme « opérateur d'aérodrome ou d'hélistation ».

Actuellement, le Luxembourg dispose de 7 hélistations, 3 hélistations sont en planification. Jusqu'à présent, les hélistations installées sur notre territoire sont exploitées exclusivement par des acteurs parapublics (hôpitaux). Il faudra y ajouter les deux hélistations installées sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Néanmoins, au niveau national il n'existe actuellement aucune réglementation spécifique applicable à l'exploitation et à la supervision des hélistations au Grand-Duché de Luxembourg.

L'absence d'un tel texte réglementaire a mené à une déficience du Luxembourg au niveau du cycle d'audit dans le cadre du Programme universel d'audit de supervision de la sécurité (USOAP/ICVM) de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). De plus, la promulgation d'un texte légal transposant les dispositions du Volume II de l'Annexe 14 à la Convention de Chicago a été identifiée par l'OACI comme une base juridique nécessaire pour les contrôles des hélistations existantes et devrait, selon l'OACI, constituer une priorité à moyen/long terme pour le Luxembourg.

¹ Avis 51.983 du Conseil d'Etat du 15 décembre 2017 concernant le projet de règlement grand-ducal relatif à l'exploitation et la supervision continue des hélistations

² PL 7364

³ Avis du CE 53.009 du 21 décembre 2018

Par conséquent, le Grand-Duché de Luxembourg devra prendre ses responsabilités sans tarder et légiférer d'une manière appropriée afin d'assurer la sécurité de ses activités aériennes civiles et de se conformer avec les standards internationaux en vigueur en fixant un cadre légal clair et inéquivoque pour l'exploitation et la supervision continue des hélistations situées sur le territoire luxembourgeois.

Sur le plan national, le paragraphe 1 de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne sert de base légale pour un règlement grand-ducal ayant pour objet l'exploitation et la supervision continue des hélistations.

De plus, le deuxième et le septième tirets du paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile disposent que la Direction de l'Aviation Civile a pour mission : 1) d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile et 2) de veiller au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique en conformité avec la législation et la réglementation nationale et internationale.

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique se fixe donc comme objectif d'établir un nouveau cadre légal national pour l'exploitation et la supervision continue des hélistations situées sur le territoire luxembourgeois.

Tout d'abord, son champ d'application couvre toutes les hélistations au Grand-Duché de Luxembourg utilisées par les hélicoptères dans le cadre de l'aviation civile.

De plus, il détermine non seulement les exigences essentielles quant à l'organisme exploitant une hélistation mais également les exigences essentielles applicables aux caractéristiques physiques, aux infrastructures et aux équipements d'une hélistation et de ses abords.

Le projet de règlement grand-ducal identifie la Direction de l'Aviation Civile (DAC) en tant qu'autorité chargée de la supervision continue des hélistations et définit les mesures administratives disponibles à la DAC en cas de non-conformité avec le présent règlement.

Finalement, il prescrit aux exploitants des hélistations une obligation de souscrire une police d'assurance de responsabilité civile ainsi que de rapporter tout accident ou incident grave survenu sur l'hélistation ou aux abords de celle-ci à la DAC et à l'Administration des Enquêtes techniques, ainsi que de notifier tout autre incident à la DAC.

Le présent texte vise donc à combler un vide juridique existant afin de pouvoir assurer une certaine sécurité juridique dans le domaine de l'exploitation et de supervision des hélistations au Grand-Duché de Luxembourg. Il permettra d'assurer une exploitation suivant des critères bien définis ainsi qu'un niveau de supervision élevé des hélistations

luxembourgeoises, ce qui augmentera la sécurité des activités de l'aviation civile au Luxembourg.

Enfin, il permettra non seulement au Luxembourg de clôturer la déficience au niveau du cycle d'audit USOAP/ICVM de l'OACI mais également 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 pourra 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.

II. Commentaire des articles

Chapitre 1 – Dispositions générales.

Ad Article 1er

L'article 1^{er} définit le champ d'application du présent règlement. Le règlement concerne l'exploitation des hélistations dans le cadre de l'aviation civile pour lesquelles il n'existe pas de procédures d'approche ou de départ aux instruments. Les hélistations pour lesquelles de telles procédures aux instruments existent tombent sous l'égide du règlement (UE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Ad Article 2

Afin de clarifier la portée et le sens exact des termes utilisés dans le règlement, l'article 2 fournit des définitions pour les termes majeurs.

Les observations d'ordre légistique du Conseil d'Etat sur l'article 2 sont prises en compte, sauf celle se référant à la « Convention de Chicago ».

En effet, l'annexe 14 concernée par la disposition en question ne fait pas partie de la loi d'approbation. Il s'agit d'un texte technique pris sur base de la Convention de Chicago. L'annexe 14 concerne les aérodromes, et devra être publiée par un arrêté grand-ducal se trouvant actuellement introduit dans la procédure règlementaire.

Ainsi, une référence à la loi d'approbation de la Convention de Chicago n'est pas adaptée.

En outre, la définition du terme « Annexe 14 » a été précisée afin de refléter plus exactement la partie de l'Annexe concernée.

Ad Article 3

L'article 3 requiert de l'exploitant d'obtenir, avant toute exploitation de son hélistation, une autorisation d'exploitation délivrée par la Direction de l'Aviation Civile (ci-après « DAC »). Cet article fixe en outre la durée de cette autorisation d'exploitation.

Ad Article 4

L'article 4 précise l'obligation pour l'exploitant de disposer d'une assurance responsabilité civile qui doit couvrir les risques liés à l'exploitation de l'hélistation.

Le montant d'une telle police d'assurance dépend fortement du type d'exploitation (privée, commerciale, hospitalière, publique), des types d'hélicoptères, de la taille de l'hélistation, de

l'emplacement de l'hélistation (sur sol, sur bâtiment, sur navire, sur plateforme), etc... et ne pourra donc pas être défini forfaitairement.

Ad Article 5

L'article 5 donne compétence à la DAC pour effectuer la supervision continue des hélistations.

Ad Article 6

L'article 6 oblige l'exploitant d'hélistation de fermer son hélistation à toute utilisation lorsque son état rend son utilisation dangereuse

Ad Article 7

L'article 7 précise que l'exploitant d'hélistation doit notifier à l'Administration des Enquêtes techniques et à la DAC tout accident ou incident grave survenu sur ou aux abords de son hélistation.

En vertu du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, l'exploitant doit encore notifier à la DAC tout incident ou autre événement de l'aviation civile survenu sur ou aux abords de son hélistation.

Chapitre 2 – Exigences relatives à l'exploitant d'hélistation.

Ad Article 8

L'article 8 fixe dans son paragraphe 1 l'exigence générale de garantir la sécurité des évolutions des hélicoptères sur l'hélistation.

Le paragraphe 2 impose à l'exploitant de veiller à minimiser les risques pour l'évolution des hélicoptères par temps hivernal, dans des mauvaises conditions météorologiques, en cas de visibilité réduite ou pendant la nuit.

Le paragraphe 3 impose à l'exploitant d'éviter que des personnes ou véhicules non-autorisés ainsi que des animaux ne pénètrent sur l'hélistation.

Le dernier paragraphe impose à l'exploitant de surveiller en permanence les abords de l'hélistation.

Ad Article 9

L'article 9 oblige l'exploitant d'élaborer un manuel d'hélistation comprenant toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation et l'entretien de l'hélistation. Il doit en outre disposer de manuels pour l'entretien des équipements de l'hélistation.

Ad Article 10

L'article 10 oblige l'exploitant à établir et à mettre en œuvre un plan d'urgence et de fournir des services adéquats de secours et de lutte contre l'incendie.

Le niveau d'adéquation des services d'incendie n'est pas défini. Ce niveau d'adéquation dépend de nombreux facteurs: emplacement et type de l'hélistation, nombre de mouvements, types d'hélicoptères utilisant l'hélistation, etc... Les détails figurent à l'Annexe 14, Aérodomes, à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 pour la coopération, le développement et la mise en œuvre des règles communes dans tous les domaines de l'aviation civile qui devra être publiée par un arrêté grand-ducal se trouvant actuellement introduit dans la procédure réglementaire.

Ad Article 11

L'article 11 exige que l'exploitant n'emploie que du personnel qualifié et qu'il établit et met en œuvre un plan de formation pour ce dernier. Un plan de formation spécifique doit être établi pour le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

Ad Article 12

Lorsque l'hélistation dispose d'un dispositif de distribution de carburant, l'exploitant doit veiller à ce que du carburant non-pollué et de la catégorie correspondante soit fourni aux hélicoptères.

Ad Article 13

L'article 13 impose à l'exploitant de mettre en œuvre un système de gestion pour améliorer la sécurité des évolutions des hélicoptères.

Chapitre 3 – Exigences relatives aux aspects techniques et physiques de l'hélistation.

Ad Article 14

L'article 14 fixe les conditions physiques à remplir par l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF) afin de garantir une utilisation en toute sécurité. Il précise encore l'agencement en cas de plusieurs aires d'approche finale et de décollage (FATO).

Ad Article 15

L'article 15 précise que les FATO doivent être entourées d'aires de sécurité afin de protéger les hélicoptères en cas d'atterrissage court, d'une sortie latérale de piste ou d'un dépassement de piste.

Ad Article 16

L'article 16 précise les conditions physiques des aires de circulation au sol et de stationnement.

Les observations d'ordre légistique du Conseil d'Etat concernant l'article 16 ne peuvent être suivies. En effet, le terme « leurs abords immédiats » se réfère aux abords des aires d'une hélistation destinées à la circulation au sol et au stationnement des hélicoptères (cf. schéma ci-dessous). Ainsi, le verbe « conçus » se rapporte tant aux aires de circulation au sol/de stationnement qu'à leurs abords immédiats. L'article a été adapté afin de le rendre plus lisible.

Ad Article 17

Selon l'article 17, aucune structure installée sur l'hélistation ne doit constituer un risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères.

Ad Article 18

L'article 18 fixe les conditions physiques et techniques des aides visuelles et non-visuelles ainsi que des équipements de l'hélistation.

Ad Article 19

L'article 19 impose la fixation, dans l'autorisation d'exploitation, d'itinéraires ou de zones d'arrivée et de départ, formant des parties de l'espace aérien destinées à garantir un atterrissage ou un décollage en toute sécurité.

Ad Article 20

L'article 20 impose à l'exploitant de documenter les données relatives à son hélistation et de les fournir aux utilisateurs, aux prestataires de services de la circulation aérienne et aux fournisseurs de services d'information aéronautique.

Chapitre 4 – Mise en conformité.

Ad Article 21

L'article 21 précise les moyens acceptables de mise en conformité avec le présent règlement. Lorsque l'exploitant respecte l'Annexe 14 Volume II (Hélistations) à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 pour la coopération, le développement et la mise en œuvre des règles communes dans tous les domaines de l'aviation civile, il est supposé respecter le présent règlement.

Lorsqu'il peut prouver, par une étude aéronautique, qu'un autre moyen de conformité permet d'atteindre le même niveau de sécurité que celui garanti par l'Annexe 14 Volume II,

la DAC peut accepter que l'exploitant suive ce moyen alternatif plutôt que l'Annexe 14 Volume II.

Ad Article 22

L'article 25 fixe les modalités d'exécution et de publication du présent règlement grand-ducal.