

## Projet de règlement grand-ducal concernant les règles de l'air

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 et notamment ses articles 7 et 7ter ;

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 :*

### **Art. 1<sup>er</sup>. Définitions**

Pour l'application du présent règlement, on entend par :

- 1° « AIP » : de l'anglais « Aeronautical information publication » ; publication d'information aéronautique d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne ;
- 2° « AMSL » : de l'anglais « above mean sea level » ; distance verticale entre un aéronef et le niveau moyen de la mer ;
- 3° « ft » : de l'anglais « foot » ; unité de mesure de distance « pied », 1 pied étant égal à 0,30478 mètres ;
- 4° « NM » : de l'anglais « nautical mile » ; unité de mesure de distance « mille marin », 1 mille marin étant égal à 1 852 mètres ;
- 5° « VFR » : de l'anglais « visual flight rules » ; règles de vol à vue ;
- 6° « vol intérieur » : tout vol partant du territoire du Grand-Duché de Luxembourg et ne franchissant pas les frontières.

### **Art. 2. Subdivision de l'espace aérien**

Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions, ci-après le « ministre », fixe la subdivision de l'espace aérien et détermine les délimitations des différentes zones de l'espace aérien ainsi que les conditions de leur utilisation.

La subdivision de l'espace aérien avec ses conditions d'utilisation ainsi que tous les renseignements nécessaires à la navigation aérienne sont portés à la connaissance des utilisateurs par la voie de l'information aéronautique dans l'AIP Belgique et Grand-Duché de Luxembourg.

### **Art. 3. Remorquage et jet d'objets ou pulvérisation**

Le remorquage d'un aéronef ou de tout autre objet par un aéronef, ainsi que le jet d'objets ou la pulvérisation à partir d'un aéronef en vol s'effectuent de jour et dans les conditions météorologiques de vol à vue.

### **Art. 4. Vols acrobatiques**

Les vols acrobatiques sont effectués :

- 1° dans les zones d'espace aérien spécifiquement dédiées, telles que prévues par la réglementation en vigueur relative à la subdivision et aux conditions d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois ;
- 2° de jour et dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
- 3° en maintenant un contact visuel avec le sol à tout moment.

Le consentement exprès de toutes les personnes à bord de l'aéronef est requis pour chaque évolution.

### **Art. 5. Vols en formation**

(1) Les aéronefs ne volent en formation qu'après entente préalable entre les pilotes commandants de bord des aéronefs participant au vol.

(2) Si le vol en formation a lieu dans un espace aérien contrôlé, les conditions suivantes s'appliquent :

- 1° l'un des pilotes commandants de bord est désigné chef de formation ;
- 2° la formation se comporte comme un seul aéronef en ce qui concerne la navigation et le compte rendu de position ;
- 3° la formation utilise un seul transpondeur pendant le vol en formation qui est celui qui se trouve à bord de l'aéronef du chef de formation ;
- 4° la séparation entre les aéronefs participant au vol est assurée par le chef de formation et les pilotes commandants de bord des autres aéronefs participant au vol, et comprend des périodes de transition pendant lesquelles les aéronefs manœuvrent pour atteindre leur propre séparation dans la formation et pendant les manœuvres de rassemblement et de dégagement ; et
- 5° une distance d'un maximum de 1 km ou 0,5 NM latéralement et longitudinalement et de 30 m ou 100 ft verticalement est maintenue par chaque élément de la formation par rapport au chef de formation.

### **Art. 6. Dépôt du plan de vol**

(1) Pour les vols VFR effectués à l'intérieur de l'espace Schengen au cours desquels l'aéronef franchit les frontières luxembourgeoises, le dépôt d'un plan de vol n'est pas obligatoire.

(2) Pour les vols intérieurs, un plan de vol pour tout vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ou du service consultatif de la circulation aérienne est déposé au moins trente minutes avant le départ.

## Art. 7. Teneur du plan de vol

(1) Un plan de vol comprend toutes les informations prévues par le point SERA.4005 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

(2) En cas de vol VFR intérieur, un plan de vol abrégé est déposé. Il comprend les informations suivantes :

- 1° l'identification de l'aéronef ;
- 2° l'heure estimée de départ du poste de stationnement ;
- 3° l'aérodrome de destination ou site d'exploitation et durée totale estimée ;
- 4° le point de compte rendu obligatoire au départ ;
- 5° l'autonomie ;
- 6° le nombre total de personnes à bord ;
- 7° le pilote commandant de bord.

## Art. 8. VFR de nuit

(1) Les vols VFR de nuit sont effectués exclusivement dans l'espace aérien contrôlé.

(2) Un plan de vol est déposé pour tout vol VFR de nuit.

(3) Les vols VFR de nuit sont effectués à un niveau qui est au moins à 300 m ou 1 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef, sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage ou sauf autorisation expresse de la Direction de l'aviation civile.

(4) Les minima de visibilité et de distance par rapport aux nuages en conditions météorologiques de vol à vue sont les suivants :

| Bande d'altitude   | Classe d'espace aérien | Visibilité en vol | Distance par rapport aux nuages                            |
|--|------------------------|-------------------|--|
| À 3 050 m ou 10 000 ft AMSL et au-dessus   | C et D                 | 8 km              | 1 500 m horizontalement<br>300 m ou 1 000 ft verticalement |
| Au-dessous de 3 050 m ou 10 000 ft AMSL et au-dessus de 900 m ou 3 000 ft AMSL ou à plus de 300 m ou 1 000 ft au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé | C et D                 | 5 km              | 1 500 m horizontalement<br>300 m ou 1 000 ft verticalement |

|  |        |      |  |
|--|--------|------|--|
| À 900 m ou 3 000 ft AMSL et au-dessous ou à 300 m ou 1 000 ft au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé                                       | C et D | 5 km | 1 500 m<br>horizontalement<br>300 m ou 1 000 ft<br>verticalement |
| Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m ou 10 000 ft AMSL, il faut utiliser le niveau de vol 100 au lieu de 10 000 ft. |        |      |  |

Toutefois :

- 1° le plafond n'est pas inférieur à 450 m ou 1 500 ft ;
- 2° dans un espace aérien de classe C et D, à 900 m ou 3 000 ft AMSL et au-dessous ou à 300 m ou 1 000 ft au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé, le pilote garde une vue permanente du sol.

#### **Art. 9. Ballons libres habités et dirigeables habités**

(1) Les ballons libres habités, ci-après « ballons », et les dirigeables habités sont autorisés à décoller et à atterrir en dehors d'un aéroport.

(2) Seuls l'eau et le sable fin sont utilisés en tant que lest.

Le largage de lest ou de câbles de retenue n'est effectué qu'à condition de ne pas mettre en danger les personnes et les biens d'autrui.

(3) Le ballon dépassant en montée a la priorité sur les autres ballons, le ballon qui est dépassé s'écarte par tout moyen approprié de la trajectoire du ballon dépassant en montée.

#### **Art. 10. Abrogation**

Le règlement grand-ducal modifié du 13 mars 1993 refixant les règles de l'air et les dispositions auxquelles est soumise la circulation aérienne est abrogé.

#### **Art. 11. Publication et entrée en vigueur**

Le présent règlement est publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg et entre en vigueur 10 jours après sa publication.

Luxembourg, le .

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

## I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal intervient dans le cadre des missions de la Direction de l'aviation civile liées à la détermination des règles de l'air nationales. Les règles de l'air englobent les conditions de circulation des aéronefs dans l'espace aérien, telles que, entre autres, les règles de priorité, les hauteurs de vol, les conditions météorologiques, les services du contrôle de la circulation aérienne, les plans de vol, les conditions particulières pour les ballons libres ou les acrobaties aériennes, les signaux, les vols de nuit, etc.

Au niveau européen, les règles de l'air sont définies par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010.

Au niveau national, les règles de l'air sont actuellement prévues par le règlement grand-ducal modifié du 13 mars 1993 refixant les règles de l'air et les dispositions auxquelles est soumise la circulation aérienne. Ce règlement grand-ducal étant partiellement en contradiction avec les dispositions européennes, le présent projet de règlement grand-ducal vise donc à adapter au niveau national les dispositions pour lesquelles le règlement européen susvisé laisse la compétence aux Etats membres et abroge le règlement grand-ducal actuel.

Ainsi, cet projet précise la compétence en matière de subdivision de l'espace aérien luxembourgeois et prévoit les conditions qui doivent être respectées lors de situations particulières, telles que l'atterrissage en dehors d'aérodrome, le remorquage et le jet d'objets ou pulvérisation, les vols acrobatiques ou en formation, les vols en ballons libres ou dirigeables. En outre, il apporte des précisions quant au dépôt et à la teneur du plan de vol, ainsi que les conditions à respecter en cas de vol VFR de nuit.

Il est à noter que dans un souci d'harmonisation, le règlement ministériel du 1<sup>er</sup> mars 1988 déterminant les conditions d'utilisation et d'exploitation des aérostats et des cerfs-volants et le règlement ministériel du 18 janvier 2017 sur les acrobaties aériennes dans l'espace aérien luxembourgeois seront abrogés.

## II. Commentaire des articles

### Ad Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> indique les définitions des abréviations et des termes utilisés dans le présent règlement grand-ducal à des fins de clarification de leur portée et de leur sens exact.

### Ad Article 2

En son paragraphe premier, l'article 2 attribue au ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions la compétence de la subdivision de l'espace aérien, ainsi que la détermination des délimitations des différentes zones de l'espace aérien et les conditions de leur utilisation. Il crée ainsi une base légale pour que ces zones et leurs conditions d'utilisation puissent être définies par règlement ministériel.

Selon le deuxième paragraphe, toutes les informations et renseignements nécessaires à la navigation aérienne sont publiées par la voie de l'AIP Belgique et Grand-Duché de Luxembourg.

### Ad Article 3

L'article 3 prévoit les conditions dans lesquelles le remorquage d'aéronef ou de tout autre objet par un aéronef, ainsi que la pulvérisation à partir d'un aéronef en vol, peuvent être effectuées. Pour des raisons de sécurité aérienne, ces activités peuvent être uniquement réalisées de jour et dans les conditions météorologiques de vol à vue.

### Ad Article 4

En ce qui concerne les vols acrobatiques, cet article prévoit les conditions dans lesquelles ils peuvent être effectués.

Ainsi, les vols acrobatiques ne peuvent être réalisés que dans des zones dédiées. Ces zones d'espace aérien sont actuellement prévues par le règlement ministériel du 14 mai 2019 relatif à la subdivision et aux conditions d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois. Il s'agit des zones « Feitsch » pour les aéronefs légers et « Rippweiler » pour les planeurs. En outre, pour des raisons de sécurité, les acrobaties aériennes doivent être effectuées de jour et dans les conditions météorologiques de vol à vue et en maintenant un contact visuel avec le sol à tout moment.

Selon le second alinéa, dans le cas où le vol acrobatique est effectué avec des personnes à bord, leur consentement exprès pour la réalisation de chaque évolution est requis. En effet, un tel vol effectué à l'insu des personnes à bord pourrait conduire à des réactions de panique et mettre en péril la sécurité du vol.

### Ad Article 5

En ce qui concerne les vols en formation, cet article reprend et précise les dispositions prévues au point SERA.3135 de l'annexe « Règles de l'air » du Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE)

n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 (ci-après « Règlement SERA »).

Ainsi, le premier paragraphe exige une entente préalable entre les pilotes commandants de bord des aéronefs volant en formation.

Le second paragraphe précise les conditions techniques et pratiques qui doivent être respectées cumulativement lorsque le vol en formation est effectué dans un espace aérien contrôlé.

### **Ad Article 6**

L'article 6, relatif au dépôt du plan de vol, apporte des précisions par rapport au point SERA.4001 de l'annexe « Règles de l'air » du Règlement SERA.

Le point SERA.4001 b) 5) prévoit la possibilité pour les Etats membres d'exempter certains vols franchissant des frontières de l'obligation de déposer un plan de vol. Ainsi, selon le premier paragraphe de l'article 6, le dépôt d'un plan de vol n'est pas obligatoire pour les vols VFR effectués à l'intérieur de l'espace Schengen au cours desquels l'aéronef franchit les frontières luxembourgeoises. Des dispositions similaires existent déjà entre autres en droit belge et en droit allemand.

Le point SERA.4001 d) prévoit un délai de 60 minutes pour le dépôt d'un plan de vol. Ce point laisse cependant la possibilité aux Etats membres de définir un délai plus court. Conformément au second paragraphe de l'article 6, un délai de 30 minutes est retenu au niveau national pour les vols intérieurs.

### **Ad Article 7**

Cet article concerne la teneur du plan de vol.

Son paragraphe premier renvoie au point SERA.4005 de l'annexe « Règles de l'air » du Règlement SERA.

En ce qui concerne les vols intérieurs, le second paragraphe prévoit la possibilité de dépôt d'un plan de vol abrégé qui contient moins d'informations que le plan de vol visé au paragraphe premier du fait que l'aéronef ne franchit pas les frontières du Grand-Duché de Luxembourg.

### **Ad Article 8**

L'article 8 prévoit les conditions dans lesquelles les vols VFR de nuit peuvent être effectués. Pour des raisons de sécurité aérienne, ces vols ne peuvent être réalisés que dans le respect de conditions précises.

Ainsi, conformément à son premier paragraphe, ces vols peuvent être effectués uniquement dans l'espace aérien contrôlé.

Selon le deuxième paragraphe, un plan de vol pour tout vol VFR de nuit, même intérieur, doit être déposé.

Le troisième paragraphe prévoit les niveaux de vol minimum au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef, sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage ou sauf autorisation expresse de la Direction de l'aviation civile. Ces niveaux correspondent aux valeurs prévues par le point SERA.5005 de l'annexe « Règles de l'air » du Règlement SERA.

Enfin, le paragraphe 4 reprend pour les vols VFR de nuit les conditions et les minima de visibilité et de distance par rapport aux nuages qui sont prévus dans le tableau S5-1 à la partie V de l'annexe « Règles de l'air » du Règlement SERA.

Ce tableau a été adapté au niveau national afin de ne reprendre que les classes d'espace aérien pertinentes. En effet, l'article 9 prévoit que les vols VFR de nuit ne sont autorisés que dans l'espace aérien contrôlé. Ainsi, les classes F et G ne sont pas concernées, car elles sont des classes d'espace aérien non contrôlé. En outre, les classes A, B et E n'existent pas au Grand-Duché de Luxembourg. Par conséquent, les seules classes de l'espace aérien national dans lesquelles les vols VFR de nuit sont autorisés sont les classes C et D.

### **Ad Article 9**

L'article 9 apporte des précisions en ce qui concerne les ballons libres habités, notamment les montgolfières, et les dirigeables habités, connus dans certains pays sous le nom de « Zeppelin ».

Pour des raisons techniques, il est prévu au premier paragraphe que ces ballons et ces dirigeables peuvent décoller et atterrir en dehors d'un aérodrome.

Pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement, les matières pouvant constituer le lest sont limitées à l'eau et au sable fin.

Le point SERA.3210 de l'annexe « Règles de l'air » du Règlement SERA prévoit les priorités de passage entre les différents types d'aéronefs tant sur le plan horizontal que sur le plan vertical. En ce qui concerne les aéronefs de même type, il prévoit les priorités de passage uniquement sur le plan horizontal. Cependant, les ballons libres habités ne se dépassent que sur le plan vertical. Ainsi, des règles de priorité entre les ballons libres habités doivent être prévues au niveau national.

### **Ad Article 10**

À des fins de sécurité juridique, l'article 10 prévoit expressément l'abrogation du règlement grand-ducal modifié du 13 mars 1993 refixant les règles de l'air et les dispositions auxquelles est soumise la circulation aérienne applicable jusqu'à l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal.

### **Ad Article 11**

L'article 11 prévoit une entrée en vigueur différée permettant une adaptation des procédures internes aux nouvelles dispositions du présent règlement grand-ducal.