

Règlement grand-ducal du 17 novembre 2020 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, et 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, intitulée « Hélistations », à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 ;
- 5° « classification de l'intégrité » : 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° « 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 ;
- 7° « 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 ;
- 8° « 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 ;
- 9° « NOTAM » : ou « 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 aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes ;
- 10° « OACI » : l'Organisation de l'aviation civile internationale établie par la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 ;
- 11° « obstacle » : tous les objets fixes provisoires ou permanents et mobiles, ou des parties de ces objets, qui :
- sont situés sur une zone destinée aux évolutions des aéronefs à la surface ; ou
 - s'étendent au-dessus d'une surface définie, destinée à protéger l'aéronef en vol ; ou
 - se trouvent en dehors de ces surfaces définies et ont été jugés comme représentant un risque pour la navigation aérienne ;
- 12° « 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 ;
- 13° « 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 ;
- 14° « 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 ;
- 15° « 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 ;
- 16° « 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. 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.

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

Art. 4. 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. L'exploitant d'hélistation instaure et applique des procédures pour que tous les utilisateurs aient connaissance de ces mesures en temps utile.

(2) L'exploitant d'hélistation instaure et applique 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.

(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. 5. 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, sont respectés et disponibles sur site.

Art. 6. 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 est coordonné avec ceux-ci.

Art. 7. 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. 8. 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. 9. 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. 10. 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. 11. 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 ;
- 4° chacune de ces aires dispose d'une force portante suffisante pour remplir sa fonction.

Art. 12. Aires de circulation au sol et de stationnement

Les aires d'une hélistation 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 auxquels 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 d'entraîner un risque inacceptable pour les hélicoptères.

Art. 13. Autres infrastructures

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

Art. 14. Aides visuelles et non visuelles et équipements d'hélistation

Les aides visuelles ou non-visuelles ainsi que les équipements d'hélistation 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'hélistation 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'hélistation 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 créent pas d'interférence avec le fonctionnement des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques et ne pas nuire à leur performance.

Art. 15. 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. 16. 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 ;
- 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 correspondent à un niveau d'intégrité approprié.

Chapitre 4 – Mise en conformité**Art. 17. 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. 18. Formule exécutoire**

Notre ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

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

Palais de Luxembourg, le 17 novembre 2020.
Henri

