

## **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;

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;

Vu 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.

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

Notre Conseil d'État entendu;

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

Arrêtons:

### **Chapitre 1 – Dispositions générales.**

#### **Art. 1<sup>er</sup>. 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 lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments.

#### **Art. 2. Définitions.**

Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par :

- a) « **abords d'une hélistation** » : espace d'un rayon de 4000 mètres autour de l'hélistation et dépassant l'altitude de celle-ci;
- b) « **accident** » : un événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues ou, dans le cas d'un aéronef sans équipage, entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel:
1. une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:
    - dans l'aéronef, ou
    - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
    - directement exposée au souffle des réacteurs,
 sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou
  2. l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneumatiques, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage, comme de petites entailles ou perforations, ou de dommages mineurs aux pales du rotor principal, aux pales du rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radôme); ou
  3. l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible;
- c) « **aire d'approche finale et de décollage (FATO)** » : 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;
- d) « **aire de prise de contact et d'envol (TLOF)** » : aire sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol ;
- e) « **Annexe 14** » : Annexe 14, Aérodrômes, 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 ;
- f) « **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 :
1. 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 ;
  2. 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 ;

3. 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 ;
- g) « **exploitant d'hélistation** » : toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter une ou plusieurs hélistations ;
  - h) « **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 ;
  - i) « **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 ;
  - j) « **incident** » : un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation ;
  - k) « **incident grave** » : un incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté ;
  - l) « **intégrité (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.
  - m) « **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 ;
  - n) « **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 ;
  - o) « **obstacle** » : tous les objets fixes (provisaires ou permanents) et mobiles, ou des parties de ces objets, qui:
    - 1. sont situés sur une zone destinée aux évolutions des aéronefs à la surface; ou
    - 2. s'étendent au-dessus d'une surface définie, destinée à protéger l'aéronef en vol; ou
    - 3. se trouvent en dehors de ces surfaces définies et ont été jugés comme représentant un risque pour la navigation aérienne;
  - p) « **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;
  - q) « **publication d'information aéronautique (AIP)** » : 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;
  - r) « **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 ;
  - s) « **service de la circulation aérienne (ATS)** » : 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);

- t) « **Service d'information aéronautique (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 ;
- u) « **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) Nul ne peut exploiter une hélistation sans autorisation d'exploitation préalable délivrée par la Direction de l'Aviation Civile (ci-après « DAC »). Cette autorisation d'exploitation est délivrée sous condition que toutes les exigences prévues par le présent règlement soient respectées.

(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.

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

(4) Le titulaire doit préalablement notifier à la DAC toute modification substantielle envisagée à apporter aux éléments de l'autorisation d'exploitation d'une hélistation. Un tel changement substantiel ne pourra être réalisé qu'après approbation de la DAC, et le cas échéant une modification de l'autorisation d'exploitation.

(5) Le titulaire doit immédiatement informer la DAC de la cessation totale des activités liées à l'hélistation.

### **Art. 4. Assurance.**

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

L'exploitant d'hélistation doit en communiquer une copie à la DAC et l'informer 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.

A ces fins, la DAC peut effectuer toute vérification ou inspection, ou tout audit 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, exiger l'établissement d'actions

correctives pour remédier aux non-conformités recensées, évaluer et accepter les plans d'actions correctives proposées et suivre leur mise en œuvre.

Les agents de la DAC ont accès à toutes les installations, tous les documents et dossiers, toutes les données et procédures ou tout autre matériel en rapport avec les activités de l'hélistation, sous-traitées ou non.

#### **Art. 6. Mesures administratives.**

En cas de non-respect du présent règlement ou des privilèges énoncés dans l'autorisation d'exploitation d'une hélistation, le Directeur de l'Aviation Civile peut limiter, suspendre ou retirer l'autorisation d'exploitation, après avoir entendu l'exploitant dans ses explications.

#### **Art. 7. Fermeture de l'hélistation par l'exploitant.**

L'exploitant doit fermer l'hélistation chaque fois que l'état de l'hélistation ou de ses abords est de nature à rendre les évolutions aéronautiques dangereuses, notamment en cas d'enneigement ou de verglas notables, ou d'obstacles et ne pouvant pas être maîtrisés rapidement.

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. 8. Comptes rendus d'évènements.**

(1) Tout accident ou incident grave survenu sur l'hélistation ou aux abords de celle-ci, doit être 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, 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, doit être signalé dans les délais prévus à la DAC.

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

#### **Art. 9. Responsabilités de l'exploitant d'hélistation.**

(1) Le titulaire de l'autorisation d'exploitation d'une hélistation est chargé de l'exploitation et de l'entretien en toute sécurité de l'hélistation conformément:

- a) au présent règlement;
- b) aux termes de son autorisation d'exploitation;
- c) au manuel de l'hélistation;

d) à tout autre manuel pour l'équipement de l'hélistation disponible sur site, selon les cas.

(2) 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.

(3) 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.

(4) 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.

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

#### **Art. 10. 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. 11. 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. Ce plan est coordonné avec les plans locaux d'intervention des services de secours.

#### **Art. 12. 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. 13. 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. 14. 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. 15. Aire de prise de contact et d'envol (TLOF) et aire d'approche finale et de décollage (FATO).**

(1) Les hélistations comprennent au moins une aire de prise de contact et d'envol (TLOF) 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 doit disposer 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 qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères.

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

#### **Art. 16. Aires de sécurité.**

(1) La FATO 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:

- a) elles présentent des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des hélicoptères;
- b) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères;
- c) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'évolution des hélicoptères; et
- d) chacune de ces aires dispose d'une force portante suffisante pour remplir sa fonction.

#### **Art. 17. 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 leurs abords immédiats sont conçus pour permettre l'exploitation en toute sécurité des hélicoptères. Elles remplissent les conditions suivantes:

- a) 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;
- b) 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;
- c) elles sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour les hélicoptères.

#### **Art. 18. 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. 19. 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. 20. 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. 21. Protection des abords d'une hélistation.**

(1) Tout obstacle, se trouvant aux abords d'une hélistation et posant un risque inacceptable doit être compensé par des mesures d'atténuation visant à minimiser les risques pour les hélicoptères qui utilisent l'hélistation.

Tout obstacle mobile ou fixe, se trouvant aux abords d'une hélistation, doit faire l'objet d'une publication et, en fonction des besoins, est marqué et balisé.

(2) Pour toute nouvelle construction ou surélévation d'une construction existante aux abords d'une hélistation, aucun permis de construire ne pourra être accordé par les autorités communales compétentes sans avis préalable de la DAC. A cet effet, les autorités communales transmettront le dossier à la DAC qui rendra son avis dans un délai de deux mois à partir de la réception du dossier. Si l'avis de la DAC n'est pas suivi, l'autorité communale doit en informer la DAC dans les meilleurs délais.

Le cas échéant, afin de rendre son avis, la DAC peut requérir que l'exploitant de l'hélistation effectue des évaluations concernant les incidences des futures constructions proposées ou d'une surélévation de constructions existantes aux abords d'une hélistation sur la sécurité aérienne.

(3) Pour les obstacles se trouvant aux abords d'une hélistation existant avant l'entrée en vigueur de ce règlement, l'exploitant doit veiller à ce que les exigences du paragraphe (1) soient respectées.

(4) L'autorité communale compétente doit notifier dans les meilleurs délais à l'exploitant et à la DAC toutes les constructions prévues aux abords d'une hélistation non-encore réalisées pour lesquelles un permis de construire a été accordé avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

Dans ce cas, l'exploitant doit veiller à ce que les exigences du paragraphe (1) soient respectées.

(5) Afin de protéger l'espace aérien aux abords d'une hélistation, des évaluations doivent être menées par l'exploitant concernant les risques pour la sécurité aérienne liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol aux abords d'une hélistation.

Peuvent tomber sous ces risques notamment :

- a) toute évolution ou changement de l'utilisation du sol aux abords 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'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.

La DAC doit être informée des résultats de ces évaluations dans les meilleurs délais.

#### **Art. 22. Données relatives aux hélistations.**

L'exploitant d'hélistation:

- a) détermine, documente et met à jour les données relatives à l'hélistation et aux services disponibles; et
- b) 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 (AIS) concernés.

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

### **Chapitre 4 – Mise en conformité.**

#### **Art. 23. 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 Mémorial, et tout matériel de guidage 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. 24. Dispositions transitoires.**

(1) Les autorisations d'exploitation d'hélistation délivrées avant l'entrée en vigueur de ce règlement gardent leur validité.

Néanmoins, l'exploitant doit respecter les exigences de ce règlement. Le respect des dispositions de ce règlement est vérifié dans le cadre de la supervision continue.

(2) En cas de modification substantielle apportée aux éléments de l'autorisation d'exploitation délivrée avant l'entrée en vigueur de ce règlement, une nouvelle autorisation d'exploitation sur base de ce règlement doit cependant être demandée conformément à l'article 5 (4).

**Art. 25. Mise en vigueur.**

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**

**François Bausch**