

## Projet de règlement grand-ducal

### portant modification du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'Aéroport de Luxembourg.

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 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare;

Vu la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant

a) création de l'Administration de la navigation aérienne;

b) modification de

- la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat;

- 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;

- la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare;

c) abrogation de la loi modifiée du 26 juillet 1975 portant création de l'administration de l'Aéroport;

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:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Les articles 5 et 6 du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg sont abrogés.

**Art. 2.** A l'article 20 du même règlement grand-ducal, les mentions relatives aux articles 5 et 6 sont supprimées.

**Art. 3.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal Officiel.

**Henri**

Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,

**François Bausch**

**Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg**

**Commentaire des articles et exposé des motifs**

**Ad Article 1er**

Le règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil établit les modalités applicables aux exploitants de pays tiers d'aéronefs effectuant des opérations de transport aérien commercial à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire soumis aux dispositions du traité sur l'Union européenne, y compris les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait de leurs autorisations, les privilèges et responsabilités des titulaires d'autorisations ainsi que les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.

Depuis son entrée en vigueur complète le 26 novembre 2016, tous les exploitants de pays tiers (dénommés communément TCO – *third country operator*) exploitant des services de transport aérien commercial, réguliers ou non-réguliers, au départ, à destination ou dans le territoire de l'Union européenne, doivent détenir une autorisation de sécurité (autorisation dite « TCO »), émise par l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) conformément au règlement (UE) n° 452/2014 précitée. Cette obligation est également valable pour les TCO affrétés par un exploitant communautaire ou exploitant en partage de codes avec un exploitant communautaire. Elle ne s'applique pas aux simples survols. Les Etats membres demeurent responsables de la délivrance des permis d'exploitation (droits de trafic).

Il est clair que l'autorisation TCO (du ressort exclusif de la compétence de l'AESA) contient dans ses spécifications opérationnelles les opérations de faible visibilité. La compétence de délivrer des autorisations de sécurité aux transporteurs de pays tiers (exceptés pour la Suisse, le Liechtenstein, l'Islande et la Norvège qui sont à considérer au même titre que les transporteurs de l'Union) est donc passée aux autorités européennes rendant caduque toute intervention d'un Etat membre ou d'une de ces administrations.

Pour les opérateurs nationaux/européens ces autorisations font partie des spécifications opérationnelles annexées aux certificats de transporteurs aériens (AOC) délivrées par les autorités compétentes des Etats membres de l'UE (même standard applicable résultant du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

En vertu de la hiérarchie des normes et de la primauté du droit européen sur les normes nationales, en cas de conflit, les Etats membres ne peuvent donc pas appliquer une règle nationale qui serait contraire au droit européen. Cependant, le droit national n'est ni annulé ni abrogé, mais sa force obligatoire est suspendue (principes généraux de droit largement consacrés par la jurisprudence).

Par l'abrogation des articles 5 et 6, la conformité des règles nationales par rapport au droit européen applicable sera assurée.

### **Ad Article 2**

Il est logique que les mentions relatives aux articles 5 et 6 de ce règlement soient supprimées, ces articles étant abrogés.

### **Ad Article 3**

L'article 3 fixe les modalités d'exécution et de publication du présent règlement grand-ducal.

## Texte coordonné du

### Règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg.

#### I. Champ d'application de l'exploitation

**Art. 1er.** 1) Le présent règlement fixe les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg, dénommé ci-après l'aéroport.

2) Les atterrissages et décollages d'aéronefs ultra-légers, de planeurs ainsi que les vols d'essais d'aéronefs prototypes sont interdits à l'aéroport sauf autorisation préalable du Ministre qui en détermine les conditions, sur avis conforme de la Direction de l'Aviation Civile en ce qui concerne les aspects touchant à la sécurité aérienne et à la sûreté aéroportuaire.

**Art. 2.** L'administration de la navigation aérienne, dénommée ci-après l'administration, placée sous l'autorité du Ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après le Ministre, assure la gestion de l'infrastructure technique et opérationnelle de l'aéroport sans préjudice des missions dévolues à l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg. A cet effet, elle peut prendre des mesures d'exécution, notamment au moyen de directives ou de messages NOTAM.

**Art. 3.** L'administration est compétente pour la mise en place et l'exploitation des équipements de guidage électronique installés au sol, permettant aux aéronefs d'effectuer des procédures de vols aux instruments.

Il lui incombe de maintenir ces équipements spécifiques au sol en état de fonctionnement et d'assurer notamment par des vérifications périodiques au sol et en vol que les équipements répondent aux normes internationales en vigueur.

**Art. 4.** Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments, exécutées par des aéronefs conformément à des procédures d'approche aux instruments, sont classées comme suit:

- a) approche et atterrissage classiques où l'approche et l'atterrissage aux instruments s'effectuent sans guidage électronique sur la trajectoire de descente;
- b) approche et atterrissage de précision où l'approche et l'atterrissage aux instruments s'effectuent en utilisant un guidage de précision en azimut et en site.

~~Art. 5. Sont définies les catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision suivantes:~~

- ~~1. Catégorie I~~
- ~~2. Catégorie II~~
- ~~3. Catégorie IIIA~~
- ~~4. Catégorie IIIB~~
- ~~5. Catégorie IIIC~~

~~Les valeurs de la visibilité, de la hauteur de décision (DH) et de la portée visuelle de piste (RVP) attribuables à chaque catégorie sont déterminées par règlement grand-ducal.~~

**Art.5.** Abrogé.

~~Art. 6. Les opérations d'aéronefs en catégorie II et III à l'aéroport sont soumises à l'autorisation écrite et préalable du Ministre qui peut en préciser les modalités d'exécution.~~

**Art.6.** Abrogé.

**Art. 7.** 1) L'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare est compétente pour réglementer les conditions et modalités de stationnement des aéronefs à l'aéroport.

2) Ont leur port d'attache à l'aéroport, les aéronefs des transporteurs aériens qui détiennent un certificat de transporteur aérien délivré par le Ministre.

3) Ont leur port d'attache à l'aéroport les aéronefs autres que ceux visés sous 2) ci-dessus qui disposent d'un emplacement de stationnement à l'aéroport qui leur a été attribué par l'administration.

**Art. 8.** L'utilisation de l'aéroport comme port d'attache pour l'exploitation d'hélicoptères est soumise à l'autorisation écrite et préalable du ministre et qui en détermine les conditions d'exploitation. L'utilisation d'hélistations permanentes n'est autorisée que pour les activités mentionnées dans leur agrément d'exploitation.

**Art. 9.** Toute activité offerte au public dans le cadre d'une porte ouverte ou de toute autre manifestation à caractère international en dehors du cadre normal des opérations du demandeur, est soumise à l'autorisation écrite et préalable du Ministre, qui en détermine les conditions et peut couvrir toute activité ou vol même non visés à l'article 1er.

La demande d'autorisation doit être présentée au moins 30 jours avant la date prévue pour la manifestation. Elle comprend le programme des activités proposées et est accompagnée de toutes les pièces indispensables à l'instruction du dossier. L'autorisation du Ministre est délivrée sur avis demandé à la Direction de l'aviation civile et à l'administration.

En aucun cas, les activités visées à l'alinéa premier ci-dessus ne peuvent gêner le déroulement normal des activités de l'exploitation aéronautique à l'aéroport.

Toute demande introduite au titre du présent article est sujette au paiement préalable d'une redevance non remboursable de 125 euros.

## **II. Horaires d'exploitation**

**Art. 10.** Les heures inscrites dans le présent règlement sont des heures locales.

**Art. 11.** Les vols d'entraînement sont autorisés pour les aéronefs inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois ainsi que pour les aéronefs inscrits à un relevé des immatriculations étranger. Les aéronefs non-inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois doivent être utilisés dans le cadre d'une école de pilotage ou d'un organisme de formation agréés par la Direction de l'Aviation Civile.

Toute autre activité de formation devra au préalable être agréée par les soins de la Direction de l'Aviation Civile sur la base d'une demande motivée en relation avec l'activité de formation sollicitée.

L'aéroport est ouvert à la circulation aérienne entre 06.00 et 23.00 heures.

L'ouverture est fixée de 07.00 à 22.00 heures pour les vols effectués par des aéronefs à réaction qui ne sont pas conformes aux dispositions de l'Annexe 16, Volume 1, Chapitre 3, de la Convention de Chicago en vigueur au moment du vol.

L'ouverture est fixée pour les vols locaux en aéronefs monomoteurs et multimoteurs:

- du lundi au samedi de 6.30 heures à 22.00 heures;
- les dimanches et jours fériés de 08.00 heures à 22.00 heures.

Les vols d'entraînement en aéronef multimoteur sont interdits les dimanches et jours fériés.

Pendant les heures d'ouverture, les circuits d'aérodrome successifs avec des posé-décollé sont autorisés:

- du lundi au samedi de 08.00 heures à 22.00 heures;
- les dimanches et jours fériés de 08.00 heures à 12.00 heures et de 14.00 heures à 22.00 heures.

Est considéré comme vol local, au sens du présent règlement, tout vol qui a son départ et son arrivée à l'aéroport sans escale intermédiaire à l'étranger.

Est considéré comme vol d'entraînement, au sens du présent règlement, tout vol qui est constitué par:

- a) des circuits d'aérodrome successifs avec des posé-décollé;
- b) des opérations d'approche en régime de vol VFR ou IFR avec ou sans atterrissage et suivies d'une remise de gaz.»

**Art. 12. Abrogé.**

**Art. 13. 1.** Bénéficiaire d'une dérogation permanente aux dispositions de l'article 11 ci-dessus:

- a) les vols particuliers suivants:
  - vols gouvernementaux,
  - vols de recherche et de sauvetage.
  - vols effectués à des fins humanitaires et sanitaires,
  - vols en détresse,
  - vols effectués dans le cadre des obligations internationales du Grand-Duché de Luxembourg.
- b) les vols commerciaux réguliers de passagers et de fret retardés par rapport à l'horaire programmé;
- c) les vols de fret réguliers programmés entre 23.00 et 24.00 heures ou retardés par rapport à cet horaire;
- d) les vols non réguliers effectués par les compagnies aériennes ayant leur port d'attache à l'aéroport. Tout décollage d'un vol non régulier après 24.00 heures, dûment justifié, doit faire l'objet d'une autorisation particulière et préalable du Ministre.

**2. Abrogé.**

**3.** A la fin de chaque trimestre les bénéficiaires de dérogations en vertu du paragraphe 1 b), c) et d) ci-dessus sont tenus de remettre au ministère des transports un relevé récapitulatif des dérogations effectivement utilisées avec indication des raisons justificatives.

**Art. 14. Abrogé**

**Art. 15.** Dans l'intérêt de la sécurité aérienne et pour éviter la congestion de l'exploitation à certaines heures de pointe du trafic, certaines catégories de trafic peuvent temporairement et par mesure d'urgence être interdites par voie de NOTAM.

### **III. Essais moteurs**

**Art. 16.** 1) Le déroulement des essais-moteurs se fait conformément aux directives promulguées par l'administration.

2) Est considéré comme essai-moteur, au sens du présent règlement, tout fonctionnement d'un moteur de propulsion d'un aéronef à niveau de puissance autre qu'au ralenti, hormis pour les manœuvres d'atterrissage, de décollage et de roulage.

3) Pour les aéronefs qui ne sont pas conformes aux normes de l'Annexe 16, Volume 1, Chapitre 3, de la Convention de Chicago, les essais-moteurs sont limités aux seuls cas où les aéronefs en question se trouvent à l'aéroport dans le cadre d'un vol commercial.

**Art. 17.** Les essais-moteurs sont autorisés

1. du lundi au vendredi entre 07.00 et 21.00 heures,
2. les samedis entre 08.00 et 20.00 heures.

Sans préjudice d'une autorisation particulière à délivrer pour des raisons d'urgence par l'administration, tout essai moteur est interdit en dehors de ces périodes ainsi que pendant les dimanches et les jours fériés.

**Art. 18.** Les aéronefs multimoteurs utilisent pour les essais-moteurs obligatoirement les emplacements désignés par l'administration. Pour tout fonctionnement d'un moteur de propulsion d'un aéronef à niveau de puissance au ralenti peuvent être utilisés en dehors des emplacements désignés par l'administration pour les essais-moteurs les emplacements désignés par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

### **IV. Dispositions finales**

**Art. 19.** Pour des raisons dûment justifiées le Ministre peut accorder, à titre exceptionnel, des dérogations spécifiques pour des vols ou des activités aéronautiques non couverts par le présent règlement.

**Art. 20.** Les infractions aux dispositions des articles 1er, 5, 12, 13, 16, 17 et 18 sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 1 an et d'une amende de 10.001 à 200.000 francs ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux décisions ministérielles visées aux articles 6, 8, 9 et 15 sont punies d'une amende de 1.000 à 10.000 francs.

**Art. 21.** Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui est publié au Mémorial.