

Luxembourg, le 29 juin 2026

**Objet : Projet de règlement grand-ducal<sup>1</sup> relatif aux opérations avec équipement spécial dans le cadre des missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère. (7131CCL)**

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
(30 avril 2026)*

## **Avis de la Chambre de Commerce**

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'exécuter le projet de loi n°8653<sup>2</sup> relative aux missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère, et plus particulièrement les dispositions relatives aux opérations avec équipement spécial dans le cadre des missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère.

### **En bref**

- La Chambre de Commerce suggère que le Projet soit complété en termes de contenu de la formation des pilotes, et d'exigences en termes de qualification du personnel délivrant les formations et contrôlant les compétences des membres de l'équipage.
- Elle suggère également d'intégrer au Projet des dispositions relatives au renouvellement des habilitations étatiques.
- La Chambre de Commerce note que l'adoption et l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal sous avis devront être coordonnées avec celles et du projet de loi n°8653.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de projet de règlement grand-ducal sous avis sous réserve de la prise en considération de ses observations.

<sup>1</sup> [Lien vers le projet de règlement grand-ducal sur le site de la Chambre de Commerce](#)

<sup>2</sup> [Lien vers le dossier du projet de loi n°8653 sur le site de la Chambre des députés](#)

## Considérations générales

Le Projet s'inscrit dans le cadre du projet de loi n°8653 qui vise à créer un cadre législatif national pour l'aviation policière afin de permettre une meilleure exploitation des hélicoptères au service de la Police grand-ducale.

Etant donné que les hélicoptères actuellement utilisés pour des missions de Police sont, dans les faits, exploités par une société de droit privé, il s'agit pour le nouveau cadre légal et réglementaire de prévoir le respect de la réglementation européenne relative aux aéronefs civils, tout en permettant l'exécution de missions étatiques effectuées dans l'intérêt général.

Les dispositions du Projet ont plus particulièrement pour objet d'exécuter les articles 9 paragraphes 2 et 3, et 10 paragraphe 1<sup>er</sup> du projet de loi n°8653. Elles précisent :

- pour les pilotes : (i) les conditions opérationnelles et le nombre d'heures d'expérience pratique requis, (ii) les modalités de formation et d'examen<sup>3</sup>, et (iii) les conditions relatives à la revalidation des habilitations étatiques<sup>4</sup> ; ainsi que,
- pour les membres d'équipage techniques et les spécialistes affectés à une tâche particulière : (i) les modalités de formation et d'examen, et (ii) les conditions de validité de la désignation<sup>5</sup>.

Le Projet étant rédigé de manière structurée en fonction du type de personnes visées (pilote, membres d'équipage technique et spécialistes affectés à une tâche particulière) et du type de mission (opérations d'aérocordage, d'hélitreillage, de chargement externe en hélicoptère - CEH, ou de transport externe de charge humaine - TECH), certaines observations formulées par la Chambre de Commerce sont communes à plusieurs articles.

En ce qui concerne tout d'abord les **qualifications requises de la part du personnel délivrant les formations et du personnel contrôlant les compétences des membres de l'équipage**, la Chambre de Commerce note l'absence totale de précisions du Projet quant aux qualifications requises et invite les Auteurs à compléter les dispositions afférentes.

La Chambre de Commerce constate également l'**absence totale de dispositions relatives au renouvellement des habilitations étatiques des pilotes**, et ce alors que les conditions de revalidation font l'objet de dispositions précises.<sup>6</sup>

En ce qui concerne ensuite le **contenu de la formation théorique des pilotes**, la Chambre de Commerce s'interroge quant au choix effectué par les auteurs de ne pas intégrer le contenu du manuel d'exploitation, le manuel de vol de l'hélicoptère y compris les limitations, les performances, le centre de gravité et les procédures d'urgences, ni les facteurs humains au programme de formation des pilotes habilités à effectuer des opérations d'aérocordage et d'hélitreillage, alors que ces notions sont intégrées à la formation théorique des pilotes pour les autres types d'opérations (CEH, et TECH).

---

<sup>3</sup> En application de l'article 9, paragraphe 2, du projet de loi n°8653, précité.

<sup>4</sup> En application de l'article 9, paragraphe 3, du projet de loi n°8653, précité.

<sup>5</sup> En application de l'article 10, paragraphe 1, du projet de loi n°8653, précité

<sup>6</sup> A la différence de la revalidation d'une habilitation, qui a lieu pendant que celle-ci est encore valable, le renouvellement a lieu alors que ladite habilitation a déjà expiré.

Enfin, et bien que n'ayant pas été saisie pour avis du projet de loi n°8653, la Chambre de Commerce constate qu'afin d'assurer la sécurité juridique, l'adoption et l'entrée en vigueur du Projet et du projet de loi devront être coordonnées.

## Commentaire des articles

### Concernant l'article 1<sup>er</sup> - Généralités

L'article 1<sup>er</sup> du Projet prévoit les conditions minimales en termes de personnel présent dans l'hélicoptère pour les opérations avec équipement spécial dans le cadre des missions de Police grand-ducale (aérocordage, hélitreuillage, chargement externe en hélicoptère – CEH – ou transport externe de charge humaine - TECH). Il désigne les responsabilités de l'exploitant et de la Police en ce qui concerne la désignation des membres de l'équipage navigant (pilote commandant de bord et co-pilote), les membres de l'équipage technique, ou encore les spécialistes affectés à une tâche particulière.

A cet égard, La Chambre de Commerce constate que le paragraphe 3 de cet article prévoit que « *En fonction de la désignation, l'exploitant ou la Police veille à ce que les spécialistes affectés à une tâche particulière disposent de compétences requises en vertu de la loi présente loi* » (souligné par la Chambre de Commerce).

Or, les spécialistes participant à la conduite de l'aéronef agissent sous la responsabilité du pilote commandant de bord et de l'exploitant qui établit les procédures opérationnelles (y compris en cas d'urgence), et ce sans qu'il soit possible d'y déroger. A ce titre, et peu importe l'entité d'appartenance du spécialiste concerné, l'exploitant est nécessairement responsable du contrôle du niveau professionnel dudit spécialiste étant donné qu'il agit sous sa responsabilité.

Dans ces conditions, la Chambre de Commerce suggère de modifier l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, comme suit : « *En fonction de la désignation, l'exploitant ou et la Police veillent à ce que les spécialistes affectés à une tâche particulière disposent de compétences requises en vertu de la présente loi du [...] relative aux missions de Police grand-ducale effectuées par hélicoptère ».*

### Concernant les articles 2 et 3 relatifs aux habilitations étatiques des pilotes pour les opérations d'aérocordage (article 2) et d'hélitreuillage (article 3)

La Chambre de Commerce suggère que le programme de formation pratique des pilotes effectuant des opérations d'aérocordage (article 2, paragraphe 2) ou d'hélitreuillage (article 3, paragraphe 2), soit complété afin de couvrir également :

- le contenu du manuel d'exploitation,
- le manuel de vol de l'hélicoptère y compris les limitations, les performances, le centre de gravité et les procédures d'urgences, et
- les facteurs humains.<sup>7</sup>

Elle suggère également qu'il soit précisé que **la formation doit être dispensée par des pilotes détenant une qualification d'instructeur FI(H) ou TR(H) en cours de validité**, conformément aux dispositions du règlement (UE) 1178/2011, et sélectionnés par l'exploitant au vu

---

<sup>7</sup> A noter que ces éléments de formation figurent au programme des habilitations étatiques pour les opérations de chargement externe en hélicoptère (CEH) prévu au projet d'article 4, et des habilitations étatiques pour opérations de transport externe de charge humaine (TECH) prévu au projet d'article 5.

de leur expérience et connaissances particulières des opérations d'aérocordage/hélicoptère ; et que le contrôle de compétences soit réalisé par un examinateur désigné par l'exploitant.<sup>8</sup>

**Ces articles prévoient également les conditions de revalidation de l'habilitation étatique dont le pilote est déjà en possession (en cours de période de validité).**

A cet égard, la Chambre de Commerce s'interroge quant à la formulation et au sens des projets d'articles 2, paragraphe 5, alinéa 2, et article 3, paragraphe 5, alinéa 2 qui prévoient que : « *Le titulaire qui a échoué au contrôle de compétences [...] ne peut plus exercer les privilèges de son habilitation étatique [...]. Dans les 3 mois qui suivent l'échec, le titulaire a suivi une formation de rattrapage et a passé avec succès un nouveau contrôle de compétences. En cas de nouvel échec, l'habilitation étatique perd sa validité.* »

La Chambre de Commerce s'interroge notamment quant au sens de la phrase qui prévoit que : « *Dans les 3 mois qui suivent l'échec, le titulaire a suivi une formation de rattrapage et a passé avec succès un nouveau contrôle de compétences* ».

La Chambre de Commerce suggère de reformuler l'alinéa sous analyse des articles 2 et 3 comme suit :

**« En cas d'échec au contrôle de compétences prévu au présent paragraphe, l'habilitation étatique est suspendue. Nonobstant, le titulaire peut obtenir la revalidation de son habilitation dans les trois (3) mois suivant cet échec, à condition de suivre une formation de rattrapage et de réussir un nouveau contrôle de compétences. Il doit en outre remplir les conditions énoncées au paragraphe (5), alinéa 1<sup>er</sup>, point 2. En cas de nouvel échec à ce contrôle, l'habilitation étatique perd sa validité. »**

**La Chambre de Commerce s'interroge également quant à l'absence de dispositions concernant les conditions de renouvellement de l'habilitation.** En effet, dans le cas où la durée de validité de un (1) an de l'habilitation étatique (prévue à l'article 9, paragraphe 3 du projet de loi n°8653) est expirée, il conviendrait de prévoir des conditions de renouvellement, prévoyant notamment un entraînement adapté en fonction du délai écoulé depuis la date de fin de validité de ladite habilitation.

### **Concernant les articles 7, 8, 9 et 11 relatifs aux membres d'équipage techniques**

La Chambre de Commerce suggère que chacun de ces articles soit complété afin de prévoir la désignation par l'exploitant des instructeurs et des examinateurs réalisant les formations pratiques et les contrôles de compétences au regard de leur expérience, de leur connaissance des opérations concernées (opérations aérocordées, hélicoptères, CEH ou TECH), et de leurs qualités pédagogiques.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis.

CCL/NSA

---

<sup>8</sup> A noter que les conditions relatives à la qualification de l'instructeur existent dans le Projet de règlement grand-ducal en ce qui concerne les habilitations étatiques pour les opérations de chargement externe en hélicoptère (projet d'article 4, paragraphe 5), et des habilitations étatiques pour opérations de transport externe de charge humaine (projet d'article 5, paragraphe 5).