



Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal intervient dans le cadre des missions de la Police grand-ducale, ci-après la « Police », effectuées par voie aérienne et vise à préciser le cadre spécifique établi par le projet de loi relative aux missions aériennes de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère.

Plus précisément, le présent projet spécifie les conditions opérationnelles et le nombre d'heures d'expérience pratique des pilotes, ainsi que les modalités de formation et d'examen de ces derniers. Les conditions relatives à la revalidation des habilitations sont également spécifiées, tout comme les modalités de formation et d'examen et les conditions de validité de la désignation des spécialistes affectés à une tâche particulière et des membres d'équipage technique.

Les dispositions du présent projet sont essentiellement inspirées du cadre réglementaire européen applicable en matière civile. Compte tenu des missions spécifiques effectuées exclusivement dans l'intérêt public, des adaptations par rapport au régime civil se sont imposées, sans pourtant constituer un quelconque risque pour la sécurité aérienne.

Compte tenu de ce qui précède, le présent projet de règlement grand-ducal vise donc à préciser les compétences des pilotes, des spécialistes affectés à une tâche particulière et des membres d'équipage technique effectuant des opérations avec équipement spécial dans le cadre des missions aériennes de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère.



Projet de règlement grand-ducal relatif aux opérations avec équipement spécial dans le cadre des missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère

Texte du projet

Nous Guillaume, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du ... relative aux missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère ;

Vu les avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, de la Chambre des salariés, de la Chambre des métiers, de la Chambre de commerce et de la Chambre d'agriculture ;

Le Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons :

Chapitre 1^{er} – Généralités

Art. 1^{er}. Généralités

(1) Les opérations avec équipement spécial sont effectuées en conditions météorologiques de vol à vue de jour ou de nuit, tel que prévu par le règlement d'exécution (UE) no 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) no 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) no 1265/2007, (CE) no 1794/2006, (CE) no 730/2006, (CE) no 1033/2006 et (UE) no 255/2010.

(2) L'exploitant veille à ce que les membres de l'équipage navigant disposent :

- 1° des licences et des qualifications requises en vertu du règlement (UE) no 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (UE) no 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) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;
- 2° le cas échéant, de l'habilitation étatique requise en vertu de la loi du xxxx relative aux missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère.

L'exploitant veille à ce que les membres d'équipage techniques disposent des compétences requises en vertu de la loi du xxx précitée.

(3) En fonction de la désignation, l'exploitant ou la Police veille à ce que les spécialistes affectés à une tâche particulière disposent des compétences requises en vertu de la présente loi.

(4) La Police veille à ce que les autres personnes participant à la mission disposent des formations requises pour le bon déroulement de la mission.

Chapitre 2 – Pilotes

Art. 2. Habilitation étatique pour les pilotes AC

(1) Pour obtenir la délivrance de l'habilitation étatique pour les opérations d'aérocordage, ci-après « AC », le pilote justifie d'une expérience pratique de :

- 1° 500 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères, ou 500 heures en tant que copilote lors de vols AC, dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord sous supervision ;
- 2° 200 heures d'expérience opérationnelle dans des hélicoptères, acquise dans un environnement opérationnel similaire à celui des opérations prévues ;
- 3° 20 cycles AC effectués de jour. Par « cycle », on entend l'exécution de l'activité ainsi que la transition depuis et vers le vol stationnaire.

Si des opérations de nuit sont envisagées, le pilote justifie d'une expérience supplémentaire de 15 cycles AC de nuit.

(2) Le pilote a suivi une formation pratique d'au moins 5 heures conformément à un programme de formation établi par l'exploitant et approuvé par la Direction de l'aviation civile, ci-après la « DAC ».

Le programme de formation couvre au moins les sujets suivants :

- 1° connaissance de l'environnement de travail et des équipements AC ;
- 2° coordination entre toutes les personnes participant à la mission ;
- 3° mesures pour réduire au minimum les risques associés aux procédures AC normales et d'urgence ;
- 4° décharges d'électricité statique.

(3) Le pilote a réussi le contrôle de compétences organisé par l'exploitant et portant sur les sujets prévus au paragraphe 2.

Ce contrôle des compétences est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de jour. Lorsque des opérations de nuit sont effectuées, un contrôle de compétences supplémentaire est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de nuit.

(4) Les pilotes qui participent à des opérations AC ont effectué au cours des 90 derniers jours :

- 1° dans le cas d'opérations de jour, trois cycles AC de jour ou de nuit;
- 2° dans le cas d'opérations de nuit, trois cycles AC de nuit.

(5) Pour obtenir la revalidation de son habilitation étatique, le titulaire :

- 1° a réussi avec succès un contrôle de compétences, tel que prévu au paragraphe 3, dans les 3 mois avant la fin de validité de l'habilitation étatique ;
- 2° a effectué 4 cycles AC dans les 12 mois qui précèdent la fin de validité de l'habilitation étatique, dont au moins 1 cycle AC de nuit si des opérations de nuit sont envisagées.

Le titulaire qui a échoué au contrôle de compétences prévu au présent paragraphe ne peut plus exercer les privilèges de son habilitation étatique. Dans les trois 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.

Le titulaire est dispensé des exigences prévues au présent paragraphe s'il remplit les conditions prévues à l'article 3, paragraphe 5.

Art. 3. Habilitation étatique pour les pilotes HT

(1) Pour obtenir la délivrance de l'habilitation étatique pour les opérations d'hélicoptère, ci-après « HT », le pilote justifie d'une expérience pratique de :

- 1° 500 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères, ou 500 heures en tant que copilote lors de vols HT, dont au moins 100 heures en tant que pilote commandant de bord sous supervision ;
- 2° 200 heures d'expérience opérationnelle dans des hélicoptères, acquise dans un environnement opérationnel similaire à celui des opérations prévues ;
- 3° 30 cycles HT effectués de jour.

Si des opérations de nuit sont envisagées, le pilote justifie d'une expérience supplémentaire de 20 cycles HT de nuit.

(2) Le pilote a suivi une formation pratique d'au moins 5 heures conformément à un programme de formation établi par l'exploitant et approuvé par la DAC.

Le programme de formation couvre au moins les sujets suivants :

- 1° connaissance de l'environnement de travail et des équipements HT ;
- 2° coordination entre toutes les personnes participant à la mission ;
- 3° mesures pour réduire au minimum les risques associés aux procédures HT normales et d'urgence ;
- 4° décharges d'électricité statique.

(3) Le pilote a réussi le contrôle de compétences organisé par l'exploitant et portant sur les sujets prévus au paragraphe 2.

Ce contrôle des compétences est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de jour. Lorsque des opérations de nuit sont effectuées, un contrôle de compétences supplémentaire est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de nuit.

(4) Les pilotes qui participent à des opérations HT ont effectué au cours des 90 derniers jours :

- 1° dans le cas d'opérations de jour, trois cycles HT de jour ou de nuit ;
- 2° dans le cas d'opérations de nuit, trois cycles HT de nuit.

(5) Pour obtenir la revalidation de son habilitation étatique, le titulaire :

- 1° a réussi avec succès un contrôle de compétences, tel que prévu au paragraphe 3, dans les 3 mois avant la fin de validité de l'habilitation étatique ;
- 2° a effectué 8 cycles HT dans les 12 mois qui précèdent la fin de validité de l'habilitation étatique, dont au moins 2 cycles HT de nuit si des opérations de nuit sont envisagées.

Le titulaire qui a échoué au contrôle de compétences prévu au présent paragraphe ne peut plus exercer les privilèges de son habilitation étatique. Dans les trois 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.

Le titulaire est dispensé des exigences prévues au présent paragraphe s'il remplit les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 5.

Art. 4. Habilitation étatique pour les pilotes CEH

(1) Pour obtenir la délivrance de l'habilitation étatique pour les opérations de chargement externe en hélicoptère, ci-après « CEH », le pilote a suivi une formation théorique et pratique conformément à un programme de formation établi par l'exploitant et approuvé par la DAC.

Le programme de formation couvre au moins les sujets suivants :

- 1° formation théorique :
 - a. contenu du manuel d'exploitation, y compris les procédures d'exploitation standard ;
 - b. manuel de vol de l'hélicoptère, y compris les limitations, les performances, le centre de gravité et les procédures d'urgence ;
 - c. procédures pour les opérations, y compris les techniques de vol ;
 - d. la préparation de la charge et du site, y compris les techniques d'arrimage des charges et les procédures relatives aux charges externes ;
 - e. équipement spécifique utilisé ;
 - f. facteurs humains ;
 - g. risques et dangers des opérations, ainsi que les mesures de sécurité applicables.
- 2° formation pratique, dispensée par un instructeur CEH désigné par l'exploitant conformément au paragraphe 5 d'au moins 5 heures et d'au moins 50 cycles CEH de jour. Si des opérations de nuit sont envisagées, le pilote justifie d'une expérience supplémentaire d'au moins 1 heure et d'au moins 5 cycles CEH de nuit.

Avant de commencer la formation pratique, le pilote justifie d'une expérience pratique de 10 heures de vol sur le type d'hélicoptère utilisé, outre les heures de vol requises pour obtenir la délivrance de la qualification de type conformément au règlement (UE) no 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

(2) Si, à l'issue de la formation théorique et pratique, l'instructeur CEH considère que le pilote dispose des compétences nécessaires, il peut effectuer des missions CEH sous la supervision de l'instructeur CEH. Si l'instructeur CEH considère que le pilote ne dispose pas des compétences nécessaires, il suit une formation supplémentaire adaptée à ses besoins individuels.

(3) Afin d'obtenir la délivrance de l'habilitation étatique pour CEH, le candidat :

- 1° justifie d'une expérience de 300 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptère ;
- 2° a effectué sous la supervision de l'instructeur CEH :
 - a. au moins 5 heures et au moins 30 cycles CEH de jour ;
 - b. au moins 1 heure et au moins 3 cycles CEH de nuit, si des opérations de nuit sont envisagées ;
- 3° a été jugé apte par l'instructeur CEH pour les missions envisagées.

(4) Pour obtenir la revalidation de son habilitation étatique, le titulaire satisfait à deux des trois exigences suivantes :

- 1° a suivi un cours de remise à niveau sur les sujets suivants :
 - a. techniques d'arrimage des charges ;
 - b. procédures relatives aux charges externes ;
 - c. techniques de vol ;
 - d. facteurs humains ;
- 2° a été jugé apte par un instructeur CEH après avoir effectué un cycle CEH de jour et, le cas échéant, un cycle CEH de nuit, sous la supervision de l'instructeur dans les 3 mois avant la fin de validité de l'habilitation étatique. Si le titulaire a été jugé inapte par l'instructeur CEH, il ne peut plus exercer les privilèges de son habilitation étatique. Dans les trois mois qui suivent, le titulaire a suivi une formation de rattrapage et a été jugé apte par un instructeur CEH. S'il a de nouveau été jugé inapte, l'habilitation étatique perd sa validité ;
- 3° a effectué dans les 12 mois qui précèdent la fin de validité de l'habilitation étatique :
 - a. 6 cycles CEH de jour ;
 - b. 1 cycle CEH de nuit, si des opérations de nuit sont envisagées.

Lors de chaque deuxième revalidation, le titulaire satisfait obligatoirement à l'exigence du point 1° du présent paragraphe.

Le titulaire est dispensé des exigences prévues au présent paragraphe s'il remplit les conditions prévues à l'article 5, paragraphe 4.

(5) L'exploitant désigne un instructeur CEH sur base des critères suivants :

- 1° il satisfait aux exigences de qualification déterminées par l'exploitant ;
- 2° il justifie d'une expérience d'au moins 400 heures de CEH, dont au moins 40 heures de nuit si des opérations de nuit sont envisagées ;
- 3° il est titulaire ou a été titulaire d'une qualification d'instructeur délivrée conformément au règlement (UE) no 1178/2011 précité.

Art. 5. Habilitation étatique pour les pilotes TECH

(1) Pour obtenir la délivrance de l'habilitation étatique pour opérations de transport externe de charge humaine, ci-après « TECH », le pilote a suivi une formation théorique et pratique conformément à un programme de formation établi par l'exploitant et approuvé par la DAC.

Avant de commencer la formation pratique, le pilote
est titulaire d'une habilitation étatique pour CEH en cours de validité.

Le programme de formation couvre au moins les sujets suivants :

- 1° formation théorique :
 - a. contenu du manuel d'exploitation, y compris les procédures d'exploitation standard ;
 - b. manuel de vol de l'hélicoptère, y compris les limitations, les performances, le centre de gravité et les procédures d'urgence ;
 - c. procédures pour les opérations, y compris les techniques de vol ;
 - d. la préparation de la charge et du site, y compris les techniques d'élingage et les procédures relatives aux charges humaines externes ;
 - e. équipement spécifique utilisé ;
 - f. facteurs humains ;
 - g. risques et dangers des opérations, ainsi que les mesures de sécurité applicables.

- 2° formation pratique dispensée par un instructeur TECH désigné par l'exploitant conformément au paragraphe 5 d'au moins 5 heures et d'au moins 50 cycles TECH de jour. Si des opérations de nuit sont envisagées, le pilote justifie d'une expérience supplémentaire d'au moins 1 heure et d'au moins 5 cycles TECH de nuit.

Lors des vols d'entraînement, un spécialiste affecté à une tâche TECH avec radio est présent au site de prise en charge, ainsi qu'au site de dépose.

(2) Si, à l'issu de la formation théorique et pratique, l'instructeur TECH considère que le pilote dispose des compétences nécessaires, il peut effectuer des missions TECH sous la supervision de l'instructeur TECH. Si l'instructeur TECH considère que le pilote ne dispose pas des compétences nécessaires, il suit une formation supplémentaire adaptée à ses besoins individuels.

(3) Afin d'obtenir la délivrance de l'habilitation étatique pour TECH, le candidat :

- 1° justifie d'une expérience de 300 heures de vol en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptère ;
- 2° a effectué sous la supervision de l'instructeur TECH :
 - a. au moins 5 heures et au moins 30 cycles TECH ;
 - b. au moins 1 heure et au moins 3 cycles TECH de nuit, si des opérations de nuit sont envisagées ;
- 3° a été jugé apte par l'instructeur TECH pour les missions envisagées.

(4) Pour obtenir la revalidation de son habilitation étatique, le titulaire satisfait à deux des trois exigences suivantes :

- 1° a suivi un cours de remise à niveau sur les sujets suivants :
 - a. techniques d'élingage ;
 - b. procédures relatives aux charges humaines externes ;
 - c. techniques de vol. Si le pilote n'a pas effectué des opérations TECH durant les 12 mois précédents, il participe obligatoirement à un vol d'entraînement avec un instructeur TECH ;
 - d. facteurs humains ;
- 2° a été jugé apte par un instructeur TECH après avoir effectué un cycle TECH de jour et, le cas échéant, un cycle TECH de nuit, sous la supervision de l'instructeur dans les 3 mois avant la fin de validité de l'habilitation étatique. Si le titulaire a été jugé inapte par l'instructeur TECH, il ne peut plus exercer les privilèges de son habilitation étatique. Dans les trois mois qui suivent, le titulaire a suivi une formation de rattrapage et a été jugé apte par un instructeur TECH. S'il a de nouveau été jugé inapte, l'habilitation étatique perd sa validité ;
- 3° a effectué dans les 12 mois qui précèdent la fin de validité de l'habilitation étatique :
 - a. 6 cycles TECH de jour ;
 - b. 1 cycle TECH de nuit, si des opérations de nuit sont envisagées.

Lors de chaque deuxième revalidation, le titulaire satisfait obligatoirement à l'exigence du point 1° du présent paragraphe.

Le titulaire est dispensé des exigences prévues au présent paragraphe s'il remplit les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 4.

(5) L'exploitant désigne un instructeur TECH sur base des critères suivants :

- 1° il satisfait aux exigences de qualification déterminées par l'exploitant ;
- 2° il justifie d'une expérience d'au moins 100 cycles de TECH, dont au moins 10 cycles de nuit si des opérations de nuit sont envisagées ;

- 3° il est titulaire ou a été titulaire d'une qualification d'instructeur délivrée conformément au règlement (UE) no 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Art. 6. Présentation et contenu de l'habilitation étatique

La présentation et le contenu de l'habilitation étatique sont fixés à l'annexe du présent règlement.

Chapitre 3 – Membres d'équipage techniques et spécialistes affectés à une tâche particulière

Art. 7. Membre d'équipage technique AC

(1) L'exploitant établit un programme de formation qui est approuvé par la DAC et organise un contrôle de compétences pour les membres d'équipage technique AC.

(2) Le programme de formation couvre au moins les sujets suivants :

- 1° les tâches et les responsabilités ;
- 2° l'installation et l'utilisation de la corde ;
- 3° la préparation de l'hélicoptère et de l'équipement spécialisé pour les opérations AC ;
- 4° les procédures normales et d'urgence ;
- 5° la coordination des personnes participant à la mission ;
- 6° le fonctionnement des équipements de communication ;
- 7° la prise en charge des personnes débarquées à l'aide de la corde ;
- 8° les effets du mouvement des personnes à bord et des personnes visées au point 7° sur le centre de gravité et la masse de l'hélicoptère ;
- 9° les effets du mouvement des personnes à bord et des personnes visées au point 7° sur les performances dans des conditions de vol normales et d'urgence ;
- 10° les techniques de guidage des pilotes au-dessus des sites AC ;
- 11° la sensibilisation aux dangers spécifiques liés à l'environnement d'exploitation ;
- 12° les dangers des décharges d'électricité statique.

(3) Le membre d'équipage technique AC a réussi le contrôle de compétences organisé par l'exploitant et portant sur les sujets prévus au paragraphe 2.

Ce contrôle des compétences est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de jour. Si des opérations de nuit sont envisagées, le contrôle de compétences est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de nuit. Ce dernier vaut également pour les opérations de jour.

(4) Les membres d'équipage techniques qui participent à des opérations AC ont effectué au cours des 90 derniers jours :

- 1° dans le cas d'opérations de jour, trois cycles AC de jour ou de nuit ;
- 2° dans le cas d'opérations de nuit, trois cycles AC de nuit.

(5) Dans les 12 mois suivant un contrôle de compétences, le membre d'équipage technique AC suit un cours de remise à niveau portant sur les sujets prévus au paragraphe 2 et passe avec succès un contrôle de compétences prévu au paragraphe 3.

(6) L'exploitant conserve et tient à jour une liste des membres d'équipage techniques AC, ainsi que de leurs formations, de leurs cours de remise à niveau et de leurs contrôles de compétences. Une copie de cette liste actualisée est notifiée à la DAC dans les meilleurs délais.

Art. 8. Membre d'équipage technique HT

(1) L'exploitant établit un programme de formation qui est approuvé par la DAC et organise un contrôle de compétences pour les membres d'équipage technique HT.

(2) Le programme de formation couvre au moins les sujets suivants :

- 1° les tâches et les responsabilités ;
- 2° l'installation et l'utilisation du treuil ;
- 3° le fonctionnement du treuil ;
- 4° la préparation de l'hélicoptère et de l'équipement spécialisé pour les opérations HT ;
- 5° les procédures normales et d'urgence ;
- 6° la coordination des personnes participant à la mission ;
- 7° le fonctionnement des équipements de communication ;
- 8° l'installation, l'utilisation et le fonctionnement de l'équipement de levage d'urgence ;
- 9° la prise en charge des personnes embarquées et débarquées à l'aide du treuil ;
- 10° les effets du mouvement des personnes à bord et des personnes visées au point 9° sur le centre de gravité et la masse de l'hélicoptère ;
- 11° les effets du mouvement des personnes à bord et des personnes visées au point 9° sur les performances dans des conditions de vol normales et d'urgence ;
- 12° les techniques de guidage des pilotes au-dessus des sites HT ;
- 13° la sensibilisation aux dangers spécifiques liés à l'environnement d'exploitation ;
- 14° les dangers des décharges d'électricité statique.

(3) Le membre d'équipage technique HT a réussi le contrôle de compétences organisé par l'exploitant et portant sur les sujets prévus au paragraphe 2.

Ce contrôle des compétences est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de jour. Si des opérations de nuit sont envisagées, le contrôle de compétences est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de nuit. Ce dernier vaut également pour les opérations de jour.

(4) Les membres d'équipage techniques qui participent à des opérations HT ont effectué au cours des 90 derniers jours :

- 1° dans le cas d'opérations de jour, trois cycles HT de jour ou de nuit ;
- 2° dans le cas d'opérations de nuit, trois cycles HT de nuit.

(5) Dans les 12 mois suivant un contrôle de compétences, le membre d'équipage technique HT suit un cours de remise à niveau portant sur les sujets prévus au paragraphe 2 et passe avec succès un contrôle de compétences prévu au paragraphe 3.

(6) L'exploitant conserve et tient à jour une liste des membres d'équipage techniques HT, ainsi que de leurs formations, de leurs cours de remise à niveau et de leurs contrôles de compétences. Une copie de cette liste actualisée est notifiée à la DAC dans les meilleurs délais.

Art. 9. Membre d'équipage technique CEH

(1) L'exploitant établit un programme de formation qui est approuvé par la DAC et organise un contrôle de compétences pour les membres d'équipage technique CEH.

(2) Le programme de formation couvre au moins les sujets suivants :

- 1° les tâches et les responsabilités ;
- 2° la perception et l'évaluation des obstacles en vol afin de déterminer leur impact sur la sécurité des opérations et les mesures de sécurité ;
- 3° comportement en présence d'un rotor tournant ;
- 4° communication radio ;
- 5° les facteurs humains.

(3) Le membre d'équipage technique CEH a réussi le contrôle de compétences organisé par l'exploitant et portant sur les sujets prévus au paragraphe 2.

Ce contrôle des compétences est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de jour. Lorsque des opérations de nuit sont effectuées, le contrôle de compétences est effectué en conditions météorologiques de vol à vue de nuit. Ce dernier vaut également pour les opérations de jour.

(4) Les membres d'équipage techniques qui participent à des opérations CEH ont effectué au cours des 90 derniers jours :

- 1° dans le cas d'opérations de jour, trois cycles CEH de jour ou de nuit ;
- 2° dans le cas d'opérations de nuit, trois cycles CEH de nuit.

(5) Dans les 12 mois suivant un contrôle de compétences, le membre d'équipage technique CEH suit un cours de remise à niveau portant sur les sujets prévus au paragraphe 2 et passe avec succès un contrôle de compétences prévu au paragraphe 3.

(6) Le membre d'équipage technique CEH est dispensé des exigences prévues aux paragraphes 4 et 5 s'il remplit les conditions prévues à l'article 11, paragraphes 3 et 4.

(7) L'exploitant conserve et tient à jour une liste des membres d'équipage techniques CEH, ainsi que de leurs formations, de leurs cours de remise à niveau et de leurs contrôles de compétences. Une copie de cette liste actualisée est notifiée à la DAC dans les meilleurs délais.

Art. 10. Spécialiste affecté à une tâche CEH

(1) L'exploitant établit un programme de formation qui est approuvé par la DAC pour les spécialistes affectés à une tâche CEH, ci-après les « spécialistes CEH ».

(2) Le programme de formation couvre au moins les sujets suivants :

- 1° les tâches et les responsabilités ;
- 2° comportement en présence d'un rotor tournant et formation à la sécurité au sol et aux procédures d'urgence ;
- 3° procédures concernant l'arrimage de la charge, l'installation et l'utilisation du dispositif de levage de charge ;
- 4° signaux de guidage des hélicoptères ;
- 5° communication radio ;
- 6° la sélection et la préparation des sites de prise en charge et de dépose et l'identification des dangers y relatifs ;
- 7° les spécificités du type d'hélicoptère ;

8° les facteurs humains.

(3) Dans des intervalles ne dépassant pas 12 mois, le spécialiste CEH suit un cours de remise à niveau portant sur les sujets prévus au paragraphe 2.

(4) L'exploitant conserve et tient à jour une liste des spécialistes CEH, ainsi que de leurs formations et de leurs cours de remise à niveau. Une copie de cette liste actualisée est notifiée à la DAC dans les meilleurs délais.

Art. 11. Membre d'équipage technique TECH

(1) Le membre d'équipage technique TECH a suivi la formation prévue à l'article 9 et a passé avec succès le contrôle de compétences y relatif.

(2) Avant de pouvoir participer à des missions TECH, le membre d'équipage TECH a effectué 5 cycles CEH.

(3) Les membres d'équipage techniques qui participent à des opérations TECH ont effectué au cours des 90 derniers jours :

- 1° dans le cas d'opérations de jour, trois cycles TECH de jour ou de nuit ;
- 2° dans le cas d'opérations de nuit, trois cycles TECH de nuit.

(4) Dans les 12 mois suivant un contrôle de compétences, le membre d'équipage technique TECH suit un cours de remise à niveau et passe avec succès un contrôle de compétences y relatif, tel que prévu par l'article 9.

(5) L'exploitant conserve et tient à jour une liste des membres d'équipage techniques TECH, ainsi que de leurs formations, de leurs cours de remise à niveau et de leurs contrôles de compétences. Une copie de cette liste actualisée est notifiée à la DAC dans les meilleurs délais.

Art. 12. Spécialiste affecté à une tâche TECH

(1) Le spécialiste affecté à une tâche TECH, ci-après le « spécialiste TECH », a suivi la formation prévue à l'article 10.

(2) Avant de pouvoir participer à des missions TECH, le spécialiste TECH a effectué 5 cycles TECH et a suivi une formation relative aux facteurs humains et à la gestion de la charge humaine.

(3) Dans des intervalles ne dépassant pas 12 mois, le spécialiste TECH suit un cours de remise à niveau portant sur les sujets prévus aux paragraphes 1 et 2.

(4) L'exploitant conserve et tient à jour une liste des spécialistes TECH, ainsi que de leurs formations et de leurs cours de remise à niveau. Une copie de cette liste actualisée est notifiée à la DAC dans les meilleurs délais.

Art. 13. Publication et entrée en vigueur

Le présent règlement entrera en vigueur 3 mois après sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 14. Formule exécutoire

Le 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.

Annexe – Contenu et présentation de l'habilitation étatique

L'habilitation étatique est de couleur blanche.

Le papier ou tout autre matériau utilisé prévient toutes les altérations ou les suppressions, ou les fait apparaître clairement.

Les habilitations étatiques sont établies en français.

Elles comportent les rubriques permanentes et les rubriques variables suivantes :

1° Rubriques permanentes :

- I) État de délivrance de l'habilitation étatique ;
- II) titre de l'habilitation étatique ;
- III) numéro de série de l'habilitation étatique commençant par le code « LU », suivi par les lettres « ETAT » et une séquence de numéros et de lettres, ou d'un des deux seulement, en chiffres arabes et caractères latins ;
- IV) nom et prénom du titulaire en caractères latins ;
- IV bis) date de naissance du titulaire ;
- V) adresse du titulaire ;
- VI) nationalité du titulaire ;
- VII) signature du titulaire ;
- VIII) autorité compétente et, le cas échéant, conditions dans lesquelles l'habilitation étatique a été délivrée ;
- IX) certification de la validité et autorisation pour les opérations avec équipement spécial ;
- X) signature du directeur de l'aviation civile et date de délivrance ;
- XI) tampon de l'autorité compétente.

2° Rubriques variables :

- XII) types d'opérations avec équipement spécial autorisés avec les dates d'expiration, ainsi que l'indication si les opérations peuvent également être effectuées de nuit ;
- XIII) remarques et limitations diverses.



Commentaire des articles

Chapitre 1^{er} - Généralités

Ad Article 1^{er}

Le paragraphe premier prévoit que les opérations effectuées à l'aide d'équipement spécial, c'est-à-dire les opérations d'aérocordage, hélitreuillage, chargement externe en hélicoptère, ainsi que les opérations de transport externe de charge humaine ne peuvent être effectuées qu'en conditions météorologiques de vol à vue, afin de garantir la sécurité des personnes à bord et au sol, ainsi que la sécurité des personnes embarquées ou débarquées à l'aide de l'équipement, le cas échéant.

Le deuxième paragraphe prévoit les qualifications dont doivent justifier le personnel navigant affecté aux missions aériennes de la Police grand-ducale (ci-après la « Police »). L'entité chargée de l'exploitation des hélicoptères (actuellement la société de droit privé *Luxembourg Air Ambulance SA*) doit veiller à ce que le personnel navigant dispose des qualifications requises en vertu de la réglementation européenne. En plus de ces licences et autorisations, le personnel navigant doit justifier, pour les opérations effectuées à l'aide d'équipement spécial, d'habilitations étatiques requises en vertu du projet de loi à la base du présent projet de règlement. La nécessité de cette qualification supplémentaire se justifie par la complexité des opérations avec équipement spécial et de leur impact sur la conduite de l'hélicoptère.

Le troisième paragraphe indique encore qu'en fonction de l'entité dont relèvent les spécialistes affectés à une tâche particulière, l'opérateur ou la police est responsable de leur formation.

Le quatrième paragraphe prévoit que la Police est responsable d'assurer la formation des autres personnes participant à la mission qui ne relèvent pas des catégories de personnel navigant, voire membre d'équipage technique ou spécialiste affecté à une tâche particulière. Ceci est dû au fait qu'il s'agit généralement de membres de la Police sollicités en renfort pour effectuer certaines activités dans le cadre de la mission.

Chapitre 2 - Pilotes

Ad Article 2

L'article 2 définit les conditions d'obtention, de validité et de revalidation relatives à l'habilitation étatique pour les pilotes effectuant des opérations d'aérocordage (ci-après « AC ») dans le cadre des missions aériennes de la Police. Il importe de noter dans ce contexte que les exigences relatives aux habilitations étatiques AC et aux autres habilitations étatiques fixées au présent chapitre sont fortement inspirées du règlement (UE) no 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, tout en étant adoptées aux réalités opérationnelles des missions aériennes de la Police.

Ad Article 3

L'article 3 définit les conditions d'obtention, de validité et de revalidation relatives à l'habilitation étatique pour les pilotes effectuant des opérations d'hélicoptère (ci-après « HT ») dans le cadre des missions aériennes de la Police. A l'instar des habilitations étatiques fixées au présent chapitre, les exigences relatives aux habilitations HT sont inspirées du règlement 1178/2011 précité.

Ad Article 4

L'article 4 définit les conditions d'obtention, de validité et de revalidation relatives à l'habilitation étatique pour les pilotes effectuant des opérations de chargement externe en hélicoptère (ci-après « CEH ») dans le cadre des missions aériennes de la Police. A l'instar des habilitations étatiques fixées au présent chapitre, les exigences relatives à l'habilitation CEH sont inspirées du règlement 1178/2011 précité.

Il prévoit encore les critères sur base desquels l'exploitant doit désigner un instructeur CEH.

Ad Article 5

L'article 5 définit les conditions d'obtention, de validité et de revalidation relatives à l'habilitation étatique pour les pilotes effectuant des opérations de transport externe de charge humaine (ci-après « TECH ») dans le cadre des missions aériennes de la Police. A l'instar des habilitations étatiques fixées au présent chapitre, les exigences relatives à l'habilitation TECH sont inspirées du règlement 1178/2011 précité.

Au vu de la complexité des opérations TECH et des risques y associés, notamment pour les personnes attachées à l'extérieur de l'hélicoptère, le pilote doit d'abord être titulaire d'une habilitation étatique CEH en cours de validité et justifier d'une expérience pratique de 10 heures de vol sur le type d'hélicoptère en question avant de pouvoir commencer la formation pratique. Ceci permet aux pilotes de se familiariser avec l'emport de charges externes en hélicoptère avant de passer à l'emport de personnes.

L'article 5 prévoit encore les critères sur base desquels l'exploitant doit désigner un instructeur CEH.

Ad Article 6

L'article 6 précise que la présentation et le contenu de l'habilitation étatique sont fixés à l'annexe du présent règlement.

Chapitre 3 – Membres d'équipage techniques et spécialistes affectés à une tâche particulière

Ad Article 7

L'article 7 précise la formation qui doit être suivie par les membres d'équipage technique dans le cadre des opérations AC. A l'issue de celle-ci, les membres d'équipage technique AC doivent réussir un contrôle de compétences dont les modalités sont fixées au troisième paragraphe.

Il précise également que l'exploitant doit maintenir une liste des membres d'équipage technique AC rapportant sur les formations, contrôles de compétences, ainsi que les cours de remise à niveau suivis par ces-derniers, et dont une copie actualisée doit être notifiée à la DAC.

Ad Article 8

L'article 8 précise la formation qui doit être suivie par les membres d'équipage technique HT. A l'issue de celle-ci, les membres d'équipage technique HT doivent réussir un contrôle de compétences dont les modalités sont fixées au troisième paragraphe.

Il précise également que l'exploitant doit maintenir une liste des membres d'équipage technique HT rapportant sur les formations, contrôles de compétences, ainsi que les cours de remise à niveau suivis par ces-derniers, et dont une copie actualisée doit être notifiée à la DAC.

Ad Article 9

L'article 9 précise la formation qui doit être suivie par les membres d'équipage technique CEH. A l'issue de celle-ci, les membres d'équipage technique CEH doivent réussir un contrôle de compétences dont les modalités sont fixées au troisième paragraphe.

Le sixième paragraphe précise encore que les membres d'équipage technique CEH sont dispensés des exigences spécifiques s'ils satisfont aux exigences qui s'appliquent aux membres d'équipage technique TECH.

A l'instar des membres d'équipage technique HT, l'exploitant doit maintenir une liste des membres d'équipage technique CEH rapportant sur les formations, contrôles de compétences, ainsi que les cours de remise à niveau suivis par ces-derniers, et dont une copie actualisée doit être notifiée à la DAC.

Ad Article 10

L'article 10 précise la formation ainsi que les cours de remise à niveau que doivent suivre les spécialistes affectés à une tâche dans le cadre des opérations CEH (ci-après les « spécialistes CEH »).

Il prévoit également que l'exploitant doit maintenir une liste des spécialistes CEH, rapportant sur les formations et cours de remise à niveau suivis par ces-derniers, et dont une copie actualisée doit être notifiée à la DAC.

Ad Article 11

L'article 11 prévoit que les membres d'équipage technique TECH doivent suivre la même formation que les membres d'équipage technique CEH et réussir avec succès le contrôle de compétences correspondant. De plus, les membres d'équipage TECH doivent avoir effectué un certain nombre de cycles CEH avant de pouvoir participer à des missions TECH. Ceci permet aux membres d'équipage technique de se familiariser avec les opérations de charges externes en hélicoptère avant de passer aux opérations de transport externe de charge humaine.

Au vu des risques associés aux opérations TECH, à la fois pour les personnes embarquées que pour les personnes à bord de l'hélicoptère, il prévoit les exigences en termes d'expérience dont doivent justifier les membres d'équipage technique participant à des opérations TECH. Par ailleurs, il précise que les membres d'équipage TECH doivent suivre dans des intervalles réguliers des cours de remise à niveau et passer avec succès des contrôles de compétences, comme prévu également pour les membres d'équipage technique CEH.

L'article 11 prévoit encore que l'exploitant doit maintenir une liste des membres d'équipage technique TECH rapportant sur les formations, contrôles de compétences, ainsi que les cours de remise à niveau suivis par ces-derniers, et dont une copie actualisée doit être notifiée à la DAC.

Ad Article 12

L'article 12 précise la formation que doivent suivre les spécialistes affectés à une tâche dans le cadre des opérations TECH (ci-après les « spécialistes TECH »). Celle-ci, ainsi que les cours de remise à niveau sont identiques à ceux prévus pour les spécialistes CEH.

A l'instar des spécialistes AC et CEH, il prévoit encore que l'exploitant doit maintenir une liste des spécialistes TECH, rapportant sur les formations et cours de remise à niveau suivis par ces-derniers, et dont une copie actualisée doit être notifiée à la DAC.

Ad Article 13

L'article 13 prévoit un délai d'entrée en vigueur de 3 mois, afin de permettre aux acteurs concernés de s'adapter aux nouvelles dispositions.

Ad Article 14

L'article 14 fixe les modalités d'exécution du présent règlement.

Annexe – Contenu et présentation de l'habilitation étatique

Ad Annexe – Contenu et présentation de l'habilitation étatique

L'annexe I prévoit le contenu et la présentation de l'habilitation étatique, inspirés du règlement (UE) No 1178/2011 précité.



Fiche financière

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique est sans incidence sur le budget de l'État luxembourgeois, étant donné qu'il n'instaure ni des recettes en faveur du budget de l'État luxembourgeois, ni génère des dépenses à charge du budget de l'État luxembourgeois.



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de [Adobe Systems Incorporated](https://www.adobe.com/fr/acrobat/reader-main.html).

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de Règlement grand-ducal relatif aux opérations avec équipement spécial dans le cadre des missions aériennes de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère		
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Stéphanie Theisen		
Téléphone :	247-74914	Courriel :	Stéphanie.Theisen@av.etat.lu
Objectif du projet :	Etablir un fondement légal adéquat permettant de couvrir les besoins opérationnels pour les activités aériennes de la Police grand-ducale		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) :	Ministère des Affaires intérieures Police grand-ducale		
Date :	18/02/2026		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- Promouvoir le dialogue social
- Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
- Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- Protéger le bien-être des animaux
- Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- Promouvoir la protection du patrimoine culturel
- Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques :



3. Mieux légiférer

1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis ¹:

- Chambre des fonctionnaires et employés publics
- Chambre des salariés
- Chambre des métiers
- Chambre de commerce
- Chambre d'agriculture

¹ Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ²
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ? Oui Non

Remarques / Observations :

7) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? Oui Non N.a. ²

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?



8) **Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?** Oui Non N.a. ²

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² N.a. : non applicable.

4. Digitalisation et données

9) **Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)** Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

10) **Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ?** Oui Non

11) **Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ?** Oui Non

Si oui, ces informations ou données à caractère personnel peuvent-elles être obtenues auprès d'une ou plusieurs administrations conformément au principe «Once only» ?

12) **Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ?** Oui Non

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ³

13) **Le projet est-il :**

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

14) **Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?** Oui Non N.a. ²

Si oui, expliquez de quelle manière :

³ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.



6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

- 15) **Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?** Oui Non N.a. ²

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :

<https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

- 16) **Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)?** Oui Non N.a. ²

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>