



Projet No 32/2012-1

14 mai 2012

## Vols d'entraînement

### *Texte du projet*

Avant-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

#### Informations techniques :

<b>No du projet :</b>	32/2012
<b>Date d'entrée :</b>	15 mai 2012
<b>Remise de l'avis :</b>	urgence
<b>Ministère compétent :</b>	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
<b>Commission :</b>	Commission Economique

.... Procedure consultative ....

**Avant-projet de règlement grand-ducal du ..... 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 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

Les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers et de la Chambre des Salariés ayant été demandés;

Vu l'article 2 (1) de la loi modifiée du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

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>.**

L'alinéa 2 de l'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg est remplacé par l'alinéa suivant :

«2) Les atterrissages et décollages d'aéronefs ultra-légers et 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'article 9 du même règlement est remplacé par le texte suivant :

«**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 1<sup>er</sup>.

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. »

### **Art. 3.**

L'article 11 du même règlement est remplacé par le texte suivant :

« **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. 4.**

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

#### **Art. 5.**

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**

**Claude Wiseler**

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

**Motifs à l'appui de la procédure d'urgence invoquée dans le cadre du présent règlement grand-ducal**

La libre circulation des personnes, des capitaux et des services constitue un principe fondamental du droit européen incorporé dans l'idée de l'Union Européenne.

Le cantonnement du droit précité, voire même sa violation expose un pays au risque de se voir condamner un jour par la Cour de Justice de l'Union européenne pour non-respect du principe de la libre prestation de services ainsi que pour discrimination ou tentative de discrimination en raison de la prestation de services sur la seule base de la prise en considération de critères nationaux.

Etant donné qu'à l'heure actuelle le Grand-Duché de Luxembourg ne respecte pas tout à fait ce droit fondamental en vertu du fait que les vols d'entraînement sont uniquement autorisés pour les aéronefs inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois, il est devenu indispensable de remédier aussitôt que possible à cette situation délicate et non-voulue. Cette modification de texte permettra au Grand-Duché de Luxembourg de se mettre de nouveau en conformité avec la législation européenne contraignante en la matière qui, de toute façon, prime toujours sur la législation nationale contraire.

A l'heure actuelle, il existe donc un risque potentiel et non-négligeable pour le Grand-Duché de Luxembourg de se voir condamner par la Cour de Justice de l'Union européenne, situation insatisfaisante du point de vue du droit national à laquelle il faut remédier dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, la Direction de l'Aviation Civile a d'ores et déjà été rendue attentive à la problématique précitée par une entité soumise à sa supervision.

Afin de pouvoir donc éliminer dans les meilleurs délais l'insécurité juridique résultant de cette situation de non-conformité quant au respect du principe européen précité, l'accord du Grand-Duc relatif à l'application de la procédure d'urgence telle qu'elle est prévue par l'article 2 (1) de la loi modifiée du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat est donc formellement sollicité sur la base de l'argumentaire développé ci-dessus.

# **Note au Conseil de Gouvernement**

**concernant l'avant-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**

## **1. Résumé succinct**

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal vise à aligner le texte des articles 1<sup>er</sup>, 9 et 11 du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg aux exigences européennes et nationales actuelles.

D'abord, l'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal ne prévoyait pas de possibilité d'autoriser à l'aéroport du Findel, dans certains cas, les atterrissages et décollages d'aéronefs ultra-légers alors que ces engins, s'ils sont dûment équipés, peuvent se substituer dans certains cas utilement à des aéronefs type mono ou bi-moteurs traditionnels beaucoup plus bruyants. Le texte prévoit maintenant la possibilité d'autoriser ce type d'aéronef sous certaines conditions. Il en est de même de la possibilité d'autoriser, sous certaines conditions, les vols de planeurs ou d'aéronefs prototypes.

Ensuite, l'article 9 du règlement grand-ducal a été revu pour l'adapter à la réalité actuelle et il a été complété pour enlever l'ambiguïté si des activités a priori interdites à l'aéroport peuvent être autorisées dans le cadre de portes ouvertes ou d'autres événements internationaux.

Finalement, jusqu'à présent, l'article 11 dudit règlement permettait uniquement aux aéronefs inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois d'effectuer des vols d'entraînement. Cet article ne répond plus aux dispositions communautaires alors qu'il ne prévoit aucune possibilité de dérogation.

Afin de remédier à cette situation insatisfaisante, il est prévu de permettre désormais d'utiliser pour les vols d'entraînement non seulement les aéronefs inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois mais également les aéronefs non-inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois sous condition qu'ils soient exploités dans le cadre d'une école de pilotage ou d'un organisme de formation agréés par la Direction de l'Aviation Civile.

En permettant d'utiliser pour les vols d'entraînement des aéronefs inscrits sur un relevé non-luxembourgeois et en créant un cadre pour l'utilisation de l'aéroport pour les aéronefs ultra-légers, il est assuré aux écoles de pilotage et aux organismes de formation ainsi qu'à leurs élèves une certaine souplesse ayant vocation à réduire les frais d'entraînement, tout en diminuant les nuisances sonores de ces derniers.

Enfin, le fait de prévoir que tout autre type de formation en vol devra au préalable être autorisé par les soins de la Direction de l'Aviation Civile garantit qu'il n'existe désormais plus aucune lacune en matière de supervision des activités liées à la formation.

## **2. Description des modifications proposées**

- par rapport à la législation existante : Oui  Non

Il s'agit d'aligner le texte des articles, 1, 9 et 11 dudit règlement pour mettre ledit règlement en conformité avec la législation européenne contraignante en la matière, voire de l'aligner aux besoins du terrain.

- par rapport à une version antérieure du dossier approuvée par le Conseil de Gouvernement : sans objet

**3. Le projet intéresse-t-il d'autres départements ?** Oui  Non

**4. Y a-t-il des questions à trancher ?** Oui  Non

## **5. Remarques**

Les annexes ajoutées au présent projet de règlement grand-ducal sont :

- l'exposé des motifs
- le commentaire des articles
- la fiche d'évaluation d'impact
- la fiche d'impact en matière d'égalité des femmes et des hommes
- la note au Conseil de Gouvernement
- la fiche financière
- la note de prise de décision du Conseil de Gouvernement

## **FICHE FINANCIERE**

### **Avant-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**

Le projet de règlement sous rubrique est neutre du point de vue de recettes générées en faveur du budget de l'Etat luxembourgeois respectivement du point de vue de dépenses effectuées à charge du budget de l'Etat luxembourgeois.



## Fiche d'évaluation d'impact

### Mesures législatives, réglementaires et autres

**Intitulé du projet:** Avant-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

**Ministère initiateur:** Ministère du Développement durable et des Infrastructures / Direction de l'Aviation Civile

**Auteur(s) :** ZIGRAND Albert / NILLES Max

**Tél :** 247- 74913 / 247 - 84957

**Courriel :** [albert.zigrand@av.etat.lu](mailto:albert.zigrand@av.etat.lu) / [max.nilles@tr.etat.lu](mailto:max.nilles@tr.etat.lu)

**Objectif(s) du projet :** mise en conformité du règlement national avec la législation européenne contraignante en la matière

**Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) :** Ministère du Développement durable et des Infrastructures

**Date :**

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui  Non  <sup>1</sup>

Si oui, laquelle/lesquelles  
Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

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

Oui  Non

Oui  Non

Oui  Non

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

Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?  
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui  Non

Oui  Non

Remarques/Observations :

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer.

<sup>2</sup> N.a. : non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non
- Si oui, quel est le coût administratif<sup>4</sup> approximatif total ?
7. Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle :
10. Le projet contribue-t-il en général à une : Oui  Non
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b. amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Sinon, pourquoi ? Oui  Non  N.a.
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration Oui  Non  N.a.

<sup>3</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>4</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

concernée ?

Si oui, lequel ?

Remarques/Observations :

### Egalité des chances

15. 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 : L'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique a été élaboré sans égard au sexe des personnes concernées. Par conséquent, ces mesures réglementaires n'ont aucun impact sur l'égalité entre femmes et hommes.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation <sup>5</sup>? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers <sup>6</sup>? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)



## Fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives et réglementaires sur l'égalité des femmes et des hommes

Intitulé du projet :	Avant-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
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures / Direction de l'Aviation Civile
Auteur / Contact / Suivi :	ZIGRAND Albert
Tél. :	247-74913
Fax :	46 77 90
Courriel :	albert.zigrand@av.etat.lu

Le projet est

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes

- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes

Si l'effet est positif, explicitez de quelle manière

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes

Si l'effet est neutre, explicitez pourquoi

L'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique a été élaboré sans égard au sexe des personnes concernées. Par conséquent, ces mesures réglementaires n'ont aucun impact sur l'égalité des femmes et des hommes.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes

Si l'effet est négatif, explicitez pourquoi

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?

Si l'impact financier est différent, explicitez le bien-fondé

004

## **Projet de décision du Conseil de Gouvernement**

**concernant l'avant-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**

Après avoir entendu Monsieur le Ministre dans ses explications, le Conseil de Gouvernement marque son accord avec l'avant-projet de règlement grand-ducal sous rubrique, dont la mise en vigueur bénéficiera de l'urgence.

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

## **Exposé des motifs**

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal vise à aligner le texte des articles 1<sup>er</sup>, 9 et 11 du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg aux exigences européennes et nationales actuelles.

D'abord, l'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal ne prévoyait pas de possibilité d'autoriser à l'aéroport du Findel, dans certains cas, les atterrissages et décollages d'aéronefs ultra-légers alors que ces engins, s'ils sont dûment équipés, peuvent se substituer dans certains cas utilement à des aéronefs type mono ou bi-moteurs traditionnels beaucoup plus bruyants. Le texte prévoit maintenant la possibilité d'autoriser ce type d'aéronef sous certaines conditions. Il en est de même de la possibilité d'autoriser, sous certaines conditions, les vols de planeurs ou d'aéronefs prototypes.

Ensuite, l'article 9 du règlement grand-ducal a été revu pour l'adapter à la réalité actuelle et il a été complété pour enlever l'ambiguïté si des activités a priori interdites à l'aéroport peuvent être autorisées dans le cadre de portes ouvertes ou d'autres événements internationaux.

Finalement, jusqu'à présent, l'article 11 dudit règlement permettait uniquement aux aéronefs inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois d'effectuer des vols d'entraînement. Cet article ne répond plus aux dispositions communautaires alors qu'il ne prévoit aucune possibilité de dérogation.

Afin de remédier à cette situation insatisfaisante, il est prévu de permettre désormais d'utiliser pour les vols d'entraînement non seulement les aéronefs inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois mais également les aéronefs non-inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois sous condition qu'ils soient exploités dans le cadre d'une école de pilotage ou d'un organisme de formation agréés par la Direction de l'Aviation Civile.

En permettant d'utiliser pour les vols d'entraînement des aéronefs inscrits sur un relevé non-luxembourgeois et en créant un cadre pour l'utilisation de l'aéroport pour les aéronefs ultra-légers, il est assuré aux écoles de pilotage et aux organismes de formation ainsi qu'à leurs élèves une certaine souplesse ayant vocation à réduire les frais d'entraînement, tout en diminuant les nuisances sonores de ces derniers.

Finalement, le fait de prévoir que tout autre type de formation en vol devra au préalable être autorisé par les soins de la Direction de l'Aviation Civile garantit qu'il

n'existe désormais plus aucune lacune en matière de supervision des activités liées à la formation.

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

## **Commentaire des articles**

### **Ad. Art. 1<sup>er</sup>.**

Cet article permet désormais, sous certaines conditions et dans le respect des conditions de sécurité et de sûreté posées par la Direction de l'aviation civile, d'autoriser les atterrissages et décollages d'aéronefs ultra-légers, de planeurs ou d'aéronefs prototypes.

### **Ad. Art. 2.**

Cet article reprend le libellé initial de l'article 9 tout en ajoutant au premier alinéa que l'autorisation donnée pour une activité offerte au public dans le cadre d'une porte ouverte ou manifestation internationale peut couvrir des activités même non couvertes par le présent règlement grand-ducal.

Il est aussi prévu que les autorisations ministérielles afférentes sont délivrées sur base des avis et de l'Administration de la navigation aérienne et de la Direction de l'aviation civile.

Finalement, au dernier alinéa de cet article le montant de 5.000 LUF a été adapté à 125 euros.

### **Ad. Art. 3.**

Cet article prévoit dans son premier alinéa la possibilité désormais d'utiliser pour des vols d'entraînement non seulement les aéronefs inscrits au relevé des immatriculations luxembourgeois mais également les aéronefs inscrits à un relevé des immatriculations étranger, sous condition que lesdits aéronefs soient exploités dans le cadre d'une école de pilotage ou d'un organisme de formation agréés par la Direction de l'Aviation Civile.

Par école de pilotage ou organisme de formation, il faut entendre un établissement qui dispose d'un lieu d'exploitation fixe au Grand-Duché de Luxembourg qui se traduit par :

1. l'existence d'une installation matérielle appropriée, adaptée à la nature et à la dimension des activités poursuivies ;
2. l'exercice effectif et permanent de la direction des activités ;

3. le fait d'y conserver tous les documents relatifs aux activités, tous les documents comptables et les documents relatifs à la gestion du personnel.

Par ailleurs, ledit article a été complété par un deuxième alinéa qui garantit dès à présent qu'il n'existe plus de lacune en matière de supervision des activités de formation dans le domaine de l'aviation civile étant donné qu'il est stipulé désormais sans aucun équivoque qu'à part les vols d'entraînement, 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.

**Ad. Art. 4.**

Pour mémoire.