



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 4739

Projet de loi sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer

Date de dépôt : 15-12-2000

Date de l'avis du Conseil d'État : 23-10-2001

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
15-12-2000	Déposé	4739/00	<u>3</u>
29-01-2001	4748/1 Projet de règlement grand-ducal portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'av [...]	4739/01, 4748/01	<u>12</u>
23-10-2001	Avis du Conseil d'Etat (23.10.2001)	4739/02	<u>17</u>
24-01-2002	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports Rapporteur(s) :	4739/03	<u>24</u>
19-02-2002	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (19-02-2002) Evacué par dispense du second vote (19-02-2002)	4739/04	<u>33</u>
31-12-2002	Publié au Mémorial A n°41 en page 676	4739,4748	<u>36</u>

4739/00

## N° 4739

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

**PROJET DE LOI**

sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer

\* \* \*

(Dépôt: le 15.12.2000)

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (1.12.2000) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs.....	6
4) Commentaire des articles .....	7

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*— Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer.

Palais de Luxembourg, le 1er décembre 2000

*Le Ministre des Transports,*

Henri GRETHEN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### **Art. 1er.– L'objet**

1. Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.

2. L'enquête technique comporte la collecte et l'analyse de toute information utile sur le déroulement de l'accident ou de l'incident grave, elle en détermine les causes certaines ou possibles ainsi que les effets, et elle apprécie l'efficacité des interventions rendues nécessaires à cause de l'accident ou de l'incident grave. Elle n'a en aucun cas pour objet de déterminer des fautes ou des responsabilités.

3. Les résultats de l'enquête technique sont consignés dans un rapport écrit qui rappelle l'objectif exclusif de l'enquête indiqué à l'alinéa qui précède et qui propose pour autant que possible des recommandations sur les mesures susceptibles de contribuer à éviter à l'avenir la reproduction d'un accident ou incident grave similaire.

L'entité d'enquête prévue à l'article 3 rend public son rapport final dans les meilleurs délais et si possible dans les douze mois suivant la date de l'accident ou l'incident grave. Elle en assure en plus une diffusion appropriée auprès des parties susceptibles de tirer bénéfice des conclusions du rapport en matière de sécurité et elle remet une copie aux autorités chargées de l'enquête judiciaire.

4. Si l'enquête technique concourt avec une enquête judiciaire, les pouvoirs des enquêteurs s'exercent selon les modalités arrêtées au cas par cas, soit par le procureur d'Etat, soit par le juge d'instruction.

### **Art. 2.– Le champ d'application**

1. L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée chaque fois

a) que l'accident implique

- un aéronef dans l'espace aérien national ou sur le territoire national,
- du matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements,
- un navire immatriculé au Luxembourg, et

b) que l'accident a causé

- des blessures mortelles qu'ont subies une ou plusieurs personnes à bord de l'aéronef, du navire ou du train, en train d'y monter ou d'en descendre, ou chargées des opérations de chargement ou de déchargement d'un de ces moyens de transport, et qui ont entraîné la mort de celle-ci dans les 30 jours qui suivent la date de cet accident,
- des blessures graves à une ou plusieurs personnes à bord de l'aéronef, du navire ou du train, en train d'y monter ou d'en descendre ou chargées des opérations de chargement ou de déchargement d'un tel moyen de transport, les blessures en question
  - soit nécessitent une hospitalisation de plus de quarante-huit heures de l'une ou de plusieurs des victimes, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies,
  - soit se traduisent par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez),
  - soit se traduisent par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon,
  - soit se traduisent par la lésion d'un organe interne,
  - soit se traduisent par des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps,
  - soit résultent de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.

L'enquête doit également être effectuée lorsque l'accident est intervenu dans les circonstances du présent paragraphe à un aéronef, un navire ou du matériel ferroviaire immatriculé au Luxembourg, qu'il a eu lieu en dehors du territoire de l'Union Européenne, et que les autorités compétentes de l'Etat du lieu de l'accident ne procèdent pas de leur propre chef à une telle enquête.

2. L'enquête technique prévue au paragraphe 1er peut aussi être demandée

- dans le cas d'un accident qui n'a fait que des blessés légers ou des dégâts purement matériels,
- dans le cas d'un incident grave dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire,
- pour tout autre accident aérien, ferroviaire et maritime ayant causé des dommages graves à des personnes, à des biens ou à l'environnement.

3. Les enquêtes visées aux paragraphes 1. et 2. sont effectuées sans préjudice des obligations découlant pour le Grand-Duché de Luxembourg des conventions internationales auxquelles il est partie.

4. Des règlements grand-ducaux peuvent déterminer pour les enquêtes techniques relevant de chacun des modes de transport visés à l'article 1er des spécifications complémentaires notamment pour tenir compte de l'évolution du droit communautaire ou dans l'hypothèse où l'enquête est effectuée en dehors du territoire de l'Union Européenne.

#### **Art. 3.– L'institution d'une entité d'enquête**

Il est créé une entité d'enquête chargée d'initier et de surveiller les enquêtes techniques dont question à l'article premier.

Cette entité d'enquête est placée sous la tutelle du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné le ministre.

La composition, le mode de fonctionnement ainsi que les critères de désignation des membres de l'entité d'enquête sont déterminés par règlement grand-ducal.

Le ministre peut charger l'entité d'enquête de toute autre activité se rapportant directement ou indirectement à la mission définie à l'article 4.

#### **Art. 4.– La mission de l'entité d'enquête**

L'entité d'enquête fait régulièrement et au moins une fois par an rapport de ses activités au ministre. Elle lui soumet en outre un rapport spécifique à la clôture de chaque enquête qu'elle a menée en vertu de l'article 2, paragraphe premier, ou dont elle a été chargée par le ministre conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe deux ou de l'article 3, alinéa quatre.

Pour chaque enquête à effectuer elle désigne un ou plusieurs enquêteurs qui sont choisis ou non parmi ses membres, et qui doivent disposer des qualifications professionnelles pour exercer la fonction d'enquêteur en relation avec l'accident ou l'incident grave pour lequel il a été désigné.

Selon la nature et la gravité de l'accident ou de l'incident grave, l'enquêteur désigné est autorisé à s'entourer de toutes les informations et aides utiles à l'accomplissement de sa tâche. L'entité d'enquête peut autoriser l'enquêteur désigné à s'assurer le concours d'experts.

L'entité d'enquête peut demander l'assistance d'organismes d'enquête institués ou agréés dans d'autres Etats membres de l'Union Européenne ou déléguer, suivant les circonstances et notamment en raison du lieu de l'accident ou de l'incident grave, la mission d'enquête à un organisme d'enquête reconnu par les autorités d'un autre Etat membre ou non de l'Union Européenne. Dans ces conditions l'entité d'enquête convient avec l'autre organisme d'enquête le principe et les modalités d'une éventuelle assistance de sa part dans le cadre de la mission d'enquête à accomplir.

L'entité d'enquête est chargée de l'archivage adéquat des rapports d'enquête et de toutes les informations et pièces qui s'y rapportent. Ces archives sont accessibles au public dans les conditions à déterminer par règlement grand-ducal.

#### **Art. 5.– Les prérogatives de l'entité d'enquête**

L'entité d'enquête accomplit ses missions en toute indépendance par rapport notamment aux instances politiques, administratives et judiciaires aux organes de gestion des modes de transport par air,

par mer ou par rail ainsi qu'aux exploitants concernés par l'accident ou l'incident grave faisant l'objet de l'enquête technique.

Elle ne reçoit, ni ne sollicite d'instructions d'aucune autorité. Elle détermine l'étendue des enquêtes et la procédure à suivre pour effectuer celles-ci.

Les enquêteurs désignés dans les formes de la présente loi bénéficient en particulier des prérogatives légales énumérées ci-après:

- a) avoir librement accès au lieu de l'accident ou de l'incident grave ainsi qu'au moyen de transport impliqué, son contenu ou son épave;
- b) effectuer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) avoir un accès immédiat au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement, ainsi qu'à l'exploitation de ces éléments;
- d) avoir accès aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes;
- e) avoir un accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués à la demande de l'autorité judiciaire sur les personnes impliquées dans l'exploitation du moyen de transport impliqué;
- f) procéder à l'audition de témoins;
- g) avoir librement accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur du moyen de transport par les autorités responsables ou par les organes de gestion du mode de transport concerné;
- h) exiger, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication des documents de toute nature relatifs aux personnes, entreprises et matériels en relation avec l'accident ou l'incident grave et concernant notamment la formation et la qualification des personnes, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite, et le contrôle du ou des moyens de transport impliqués. Des procès-verbaux sont établis relatifs à la communication des documents visés au présent alinéa.

Les objets et les documents communiqués en vertu du présent article par les enquêteurs sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident grave. La rétention, et le cas échéant l'altération ou la destruction pour les besoins de l'enquête des objets soumis à l'examen ou à analyse n'entraînent aucun droit à l'indemnité.

Dans les limites fixées à cet effet par l'entité d'enquête, les experts qui assistent les enquêteurs désignés bénéficient des mêmes prérogatives. Ils exercent ces prérogatives sous l'autorité du ou des enquêteurs désignés.

Les titres de légitimation des enquêteurs désignés et des experts sont délivrés par le ministre selon des modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

#### **Art. 6.– Les modalités d'exécution des enquêtes**

Afin de prévenir toute entrave au déroulement de l'enquête, il est interdit à toute personne non indisponible ou étrangère à l'enquête de pénétrer sur le lieu de l'accident ou de l'incident grave.

Il est interdit à toute personne étrangère à l'enquête de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident grave, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef, sur le navire ou sur le matériel ferroviaire ou sur les épaves des engins impliqués à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à leur déplacement ou à leur enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes.

Les dispositions ci-avant s'appliquent sous réserve des dispositions du code d'instruction criminelle en matière d'enquêtes judiciaires.

En cas d'accident ou d'incident grave l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant du moyen de transport impliqué ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident grave et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, et notamment à éviter l'effacement de l'enregistrement des conversations, alarmes sonores et autres données lorsque l'aéronef, le navire ou le matériel ferroviaire est muni d'enregistreurs de bord.

**Art. 7.– Les responsabilités des membres de l’entité d’enquête, des enquêteurs désignés et des experts**

1. Les membres de l’entité d’enquête, ainsi que les enquêteurs désignés et les experts auxquels elle fait appel, sont tenus au secret professionnel. L’article 458 du code pénal est applicable.

2. L’entité d’enquête est habilitée à transmettre déjà en cours d’enquête des informations ayant un caractère confidentiel résultant de l’enquête technique, si elle estime qu’elles sont de nature à prévenir le renouvellement d’un accident ou d’un incident grave, aux autorités responsables, aux organes de gestion du mode de transport concerné par l’accident ou l’incident grave, aux dirigeants des entreprises de construction ou d’entretien du type de moyen de transport concerné ou de ses personnes physiques chargées de la direction des entreprises établies au Grand-Duché de Luxembourg et opérant dans le cadre du mode de transport concerné par l’accident ou l’incident grave.

Toutefois, les informations qui sont couvertes par le secret de l’instruction relative à une enquête judiciaire concomitante, ne peuvent être transmises qu’avec l’accord du procureur d’Etat ou du juge d’instruction.

3. En cours d’enquête, l’entité peut émettre des recommandations de sécurité si elle estime que leur mise en oeuvre dans des délais brefs est de nature à prévenir un autre accident ou incident grave.

**Art. 8.– L’information obligatoire relative aux accidents et incidents graves**

Tout accident ou tout incident grave qui est survenu dans les conditions de l’article 2 et qui concerne l’un des moyens de transport visés à l’article 1er doit être déclaré sans retard au ministre qui en informe l’entité d’enquête et qui communique à celle-ci, dans les cas où l’enquête est facultative, sa décision de faire procéder ou non à une enquête.

La déclaration doit être faite par le responsable à bord du moyen de transport impliqué, lorsque l’accident ou l’incident a lieu en cours de trajet, et par la personne en charge de surveiller ou de coordonner les opérations, lorsque l’accident ou l’incident grave survient pendant la montée ou la descente des passagers ou pendant le chargement ou le déchargement des marchandises. Les informations minimales que doit contenir la déclaration peuvent être spécifiées par règlement grand-ducal.

Par ailleurs, les préposés des ateliers d’entretien ou de révision sont tenus, dans un délai de dix jours à compter de la constatation dans ces ateliers de défauts résultant d’un accident ou d’un incident grave et susceptibles de compromettre la sécurité du moyen de transport inspecté ou réparé, de déclarer ces défauts au ministre qui en donne sans tarder communication à l’entité d’enquête qui émet un avis sur l’opportunité de procéder à une enquête endéans le mois qui suit la communication.

**Art. 9.– Dispositions pénales**

Sans préjudice de l’application de l’article 458 du Code pénal en cas d’infraction aux prescriptions des alinéas premier et deux les infractions aux dispositions de l’article 5, alinéas premier, deux et trois, et des articles 6 et 8 de la présente loi sont punies d’un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d’une amende de dix mille un à un million de francs ou d’une de ces peines seulement.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a entre autres pour objet la transposition en droit national de la directive No 94/56/CEE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

Dans un premier temps on avait songé à transposer les principes contenus dans ladite directive par le biais d'un règlement grand-ducal dans notre droit interne pour le seul secteur de l'aviation civile, mais suite à l'opposition du Conseil d'Etat qui critiquait l'absence de base légale pour procéder de la sorte et l'obligation en résultant de faire adopter les dispositions en cause par une loi, il est apparu judicieux de concevoir le champ d'application de la loi en préparation de façon plus large en vue d'y inclure aussi les autres modes de transports.

Cependant l'idée d'une intégration éventuelle de la navigation intérieure dans le système prévu a été abandonnée alors que la seule navigation intérieure pouvant entrer en ligne de compte se situerait nécessairement sur la Moselle, qui constitue néanmoins en vertu du Traité entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne sur le tracé de la frontière commune entre les deux Etats, signé à Luxembourg, le 19 décembre 1984 (loi d'approbation du 27 mai 1988), un territoire commun sous souveraineté commune des deux Etats contractants qui disposent tous les deux du droit de mener des enquêtes en cas d'accident et la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle a organisé de ce fait une procédure spéciale de traitement des affaires.

Le maintien et l'amélioration de la sécurité dans les moyens de transport repose en partie sur les enquêtes techniques menées à la suite des accidents et des incidents.

Destinées non à déterminer les fautes ou les responsabilités, mais les causes certaines ou possibles des accidents ou incidents, les enquêtes techniques apportent un retour d'expérience indispensable à l'évolution des aéronefs, trains et navires et de leurs équipements et à l'amélioration de la formation du personnel navigant et aux conditions d'exploitation des opérateurs.

Il convient par conséquent d'introduire dans notre droit national ces dispositions qui peuvent se résumer essentiellement en quatre points: obligation d'une enquête en cas d'accident ou d'incident grave, indépendance fonctionnelle de l'entité chargée des enquêtes, reconnaissance aux enquêteurs de droits fondamentaux leur permettant de mener à bien leur mission dont des pouvoirs d'investigation étendus, et finalement caractère public et obligatoire des rapports d'enquête.

Le principe est posé que tout accident ou incident grave survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien national à un aéronef, à du matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements, et à un navire immatriculé au Luxembourg doit ou peut faire l'objet d'une enquête technique. Bien entendu, en cas de besoin, des incidents considérés comme n'étant pas graves peuvent également faire l'objet d'une enquête technique.

Par ailleurs, un accident survenu à l'étranger doit également faire l'objet d'une enquête technique par les autorités luxembourgeoises au cas où l'aéronef, le matériel ferroviaire ou le navire sont immatriculés au Luxembourg et que l'Etat d'occurrence s'abstient ou n'est pas en mesure d'ouvrir une enquête.

A moins d'un besoin permanent en ressources humaines pour ce secteur très spécifique tel que c'est le cas pour les grands pays ayant un volume important en activités aéronautiques, maritimes et disposant d'un grand réseau de chemins de fer, il est inconcevable, et la directive communautaire le reconnaît, qu'une autorité nationale entretienne deux structures parallèles aux effectifs hautement qualifiés et donc coûteux, dans les mêmes domaines de compétence, pour satisfaire à l'exigence de l'indépendance entre les autorités étatiques proprement dites et une autre autorité responsable des enquêtes, ayant besoin de la même expertise professionnelle et des mêmes compétences techniques.

L'indépendance fonctionnelle de l'entité d'enquête instituée au Ministère des Transports est traduite dans le principe selon lequel, dans l'exercice de sa mission d'enquête, l'entité agit en toute indépendance et ne reçoit ou ne sollicite d'instruction d'aucune autorité. Par ailleurs, pour un accident déterminé, ou de façon permanente, le Ministre des Transports garde la possibilité de confier l'enquête à un autre Etat ou à une entité relevant d'un autre Etat.

Par exemple dans le passé pour le domaine de l'aviation civile, le Ministère des Transports s'est référé à une disposition analogue de l'annexe 13 de l'OACI précitée pour confier les enquêtes luxembourgeoises à des enquêteurs étrangers, sur base d'un arrangement conclu avec l'administration étrangère dont relevaient lesdits enquêteurs.

Une telle pratique peut se justifier par le fait du nombre peu élevé d'accidents ou d'incidents au Luxembourg et par conséquent par l'absence de l'expertise professionnelle en la matière des autorités compétentes, et finalement par le caractère de neutralité des experts étrangers vis-à-vis des autorités luxembourgeoises.

Au vu du problème des ressources en équipement humain et en matériel se posant pour notre pays, la faculté prévue à l'article 4 alinéa 4 de demander l'assistance ou de déléguer la mission d'enquête à un organisme d'enquête d'un autre pays peut constituer une solution alternative permettant par ce biais de s'acquitter de l'obligation d'assurer l'indépendance fonctionnelle des enquêteurs des organes étatiques nationaux ou d'autres intérêts pouvant être engagés directement ou indirectement dans un accident ou incident.

Si la continuation de cette pratique bien établie est à recommander, la directive impose néanmoins à l'Etat de mettre sur pied une solution nationale, sans pour autant imposer le recours obligatoire à cette structure nationale.

Comme la directive communautaire, le présent projet de loi se propose également de mettre en exergue comme objectif la prévention de futurs accidents et incidents. A cette fin, une démarcation claire et précise est implicitement établie entre l'enquête technique, exclusivement axée sur la prévention des accidents, et l'enquête judiciaire qui normalement cherche à établir les fautes et les responsabilités.

Les pouvoirs reconnus aux enquêteurs techniques doivent cependant s'exercer en coordination avec ceux dévolus aux autorités judiciaires. Les enquêteurs techniques et les enquêteurs judiciaires peuvent opérer sur les mêmes accidents et doivent donc travailler sur des éléments identiques même si leur objectif est différent.

L'enquête technique débouche sur un rapport qui est rendu public. Le rapport comporte pour autant que possible également des recommandations de sécurité ce qui est de la plus haute importance pour la prévention des accidents.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1er*

Cet article arrête le principe de l'enquête technique à réaliser en cas d'accident ou d'incident grave survenu dans les différents moyens de transport visés par la loi. Il précise son objet tout en excluant de celui-ci la détermination des fautes ou des responsabilités et détermine la forme, le contenu et la diffusion du rapport d'enquête final.

### *Ad article 2*

Cet article définit les cas dans lesquels une enquête technique doit obligatoirement être effectuée (paragraphe 1) et ceux dans lesquels elle n'est que facultative (paragraphe 2).

### *Ad articles 3 et 4*

L'institution ainsi que la mission de l'entité d'enquête sont prévues par ces dispositions qui laissent cependant à un règlement grand-ducal le soin de déterminer la composition, le mode de fonctionnement ainsi que les critères de désignation des membres de l'entité d'enquête.

La possibilité prévue de demander l'assistance ou même de déléguer, la mission d'enquête à un organisme d'enquête étranger dûment reconnu par les autorités de cet Etat, permet d'échapper à une mise en place coûteuse de vastes organisations dans les divers domaines des moyens de transport concernés d'autant plus que les catastrophes majeures dans un petit Etat sont heureusement peu nombreuses.

### *Ad article 5*

Le principe de l'indépendance de l'entité d'enquête vis-à-vis de toutes les autres instances ou organes étatiques constitue une disposition clé de la loi alors que ceux-ci peuvent être concernés d'une manière ou d'une autre par un accident ou un incident ainsi que d'une manière générale à l'encontre de toute partie dont la responsabilité pourrait être, directement ou indirectement, engagée dans un accident ou incident. L'article précise en outre les pouvoirs des enquêteurs techniques, qui résident essentiellement

dans le droit d'accès au site de l'accident et à l'épave ainsi que dans le droit d'obtenir communication des différents documents détenus par toute personne concernée et des résultats d'éventuels examens et prélèvements de nature médicale.

Pour éviter toute possibilité de litige relative aux objets remis à l'entité d'enquête dans le cadre de ses investigations tout droit d'être indemnisé en cas de rétention, altération ou destruction a été exclu.

*Ad article 6*

Bien que les dispositions de cet article ne figurent pas dans la directive communautaire, il est jugé utile de les inclure dans notre texte national avec l'objectif de renforcer davantage les effets recherchés.

*Ad article 7*

Cet article stipule le principe du secret professionnel des personnes chargées de l'enquête. En même temps, il définit les cas où, en fonction de la nature des informations, leur diffusion est déjà autorisée en cours d'enquête dans l'intérêt de la prévention d'accidents ou d'incidents futurs.

*Ad article 8*

L'article visé rend la déclaration de tout accident ou incident grave intervenu dans les conditions de l'article 2 obligatoire et détermine les cas où une telle déclaration doit être effectuée en dehors des conditions prévues à l'article 2.

4739/01, 4748/01

N<sup>os</sup> 4739<sup>1</sup>4748<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

---

---

**PROJET DE LOI**

sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer

**PROJET DE REGLEMENT  
GRAND-DUCAL**

portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile et portant modification d'autres dispositions

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(29.1.2001)

Par sa lettre du 14 décembre 2000, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu saisir la Chambre de Commerce pour avis du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

\*

**1) PROJET DE LOI**

**sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer**

L'objectif du présent projet de loi est d'établir les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer et de transposer par en droit national la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans les domaines de l'aviation civile. Cette directive avait déjà fait l'objet d'un projet de règlement grand-ducal et qui avait été avisé par la Chambre de Commerce en date du 29 avril 1998. Suite à l'opposition du Conseil d'Etat à une transposition de la directive susmentionnée par règlement grand-ducal, il a fallu recourir à la procédure législative.

Les auteurs du projet de loi sous avis ont estimé judicieux d'élargir le champ d'application de la loi par rapport à la directive en y incluant le transport maritime et le transport ferroviaire. La Chambre de Commerce peut approuver cette approche.

Dans l'optique de la transposition d'une directive limitée à l'aviation civile, d'un côté, et de l'extension du champ d'application de la loi à d'autres modes de transports, d'un autre côté, les auteurs du projet de loi sous rubrique posent le cadre général dans la loi, applicable à tous les modes de transports, alors que les modalités spécifiques pour chaque mode de transports seront fixées par règlement

grand-ducal. Dans un premier temps, l'aviation civile fera l'objet d'un règlement grand-ducal dont le projet est traité également dans le présent avis de la Chambre de Commerce.

Cette approche comporte un risque de confusion et de discordance entre le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, concernant seulement l'aviation civile, dès lors que la loi de base est applicable aux trois modes de transports visés et que le règlement grand-ducal pris pour chaque mode de transports ne peut pas contenir des dispositions qui seraient contraires ou plus contraignantes que la loi ne le permet.

Dans la suite, la Chambre de Commerce va commenter les articles du projet de loi sous rubrique.

*Concernant l'article 1er:*

Cet article arrête l'obligation de réaliser une enquête technique en cas d'accidents et d'incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer.

Il est précisé que l'enquête technique n'a en aucun cas pour objet de déterminer des fautes ou des responsabilités, qu'elle a un caractère public et qu'elle doit obligatoirement être publiée, si possible dans les douze mois suivant la date de l'accident ou de l'incident grave.

Ces dispositions rencontrent l'approbation de la Chambre de Commerce.

*Concernant l'article 2:*

Cet article définit les cas dans lesquels une enquête technique doit obligatoirement être effectuée et ceux dans lesquels elle n'est que facultative. En effet, le présent projet de loi prévoit une enquête technique obligatoire dans le cas d'un accident, tandis que l'enquête technique sera facultative notamment dans le cas d'accident qui n'a fait que des blessés légers ou des dégâts purement matériels ou dans le cas d'un incident grave. La Chambre de Commerce est d'avis qu'en ce qui concerne l'aviation civile, la directive 94/56/CE du Conseil n'est pas correctement transposée.

En effet, l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 1er, de la directive précise que „*tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête*“. Ce même paragraphe permet aux Etats membres de „prendre des mesures pour permettre la réalisation d'une enquête sur un incident non visé au premier alinéa si l'organisme d'enquête peut espérer en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne“.

Le texte proposé par les auteurs du projet de loi sous avis peut trouver l'approbation de la Chambre de Commerce en ce qui concerne les domaines des transports maritimes et du chemin de fer. La Chambre de Commerce estime par contre que pour l'aviation civile il devra être tenu compte des dispositions de la directive 94/56/CE du Conseil.

Le paragraphe 4 du présent article prévoit que des règlements grand-ducaux peuvent déterminer des spécifications complémentaires pour les enquêtes techniques relevant de chacun des modes de transports visés. L'aviation civile fait ainsi l'objet du projet de règlement grand-ducal sous rubrique. La Chambre de Commerce est d'avis que pour les domaines des transports maritimes et du chemin de fer et à défaut de réglementation communautaire spécifique, le texte du présent projet de loi est assez clair et ne requiert pas forcément de précisions complémentaires par le biais d'un règlement grand-ducal.

*Concernant les articles 3 à 8:*

Ces articles concernent l'institution, la mission et les prérogatives de l'entité d'enquête, les modalités d'exécution des enquêtes, les responsabilités des membres de l'entité d'enquête, des enquêteurs désignés et des experts ainsi que l'information relative aux accidents et incidents graves. Ces articles reprennent dans une large mesure les dispositions prévues par la directive 94/56/CE du Conseil en matière d'aviation civile et ont déjà fait l'objet des commentaires de la Chambre de Commerce dans son avis du 29 avril 1998 sur le projet de règlement grand-ducal abandonné, ayant eu pour objet la transposition de la directive 94/56/CE du Conseil susmentionnée.

Aussi ces articles n'appellent-ils pas d'autres observations particulières de la part de la Chambre de Commerce.

*Concernant l'article 9:*

Cet article précise les sanctions pénales en cas d'infraction aux dispositions du présent projet de loi. Les montants des amendes prévues sont exprimés en francs. En vue du remplacement définitif de la référence monétaire du franc luxembourgeois par l'euro au 1er janvier 2002, la Chambre de Commerce propose d'exprimer les montants des amendes prévues non pas en francs, mais en euros.

*Remarque finale:*

Afin de permettre une application adéquate du présent projet de loi, il sera nécessaire d'arrêter sans retard les règlements grand-ducaux prévus à l'article 3 (composition, mode de fonctionnement et critères de désignation des membres de l'entité d'enquête), à l'article 4 (conditions dans lesquelles l'archive de l'entité d'enquête est accessible au public) et à l'article 5 (les modalités selon lesquelles les titres de légitimation des enquêteurs désignés et des experts sont délivrés par le ministre).

\*

**2) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL  
portant des spécifications complémentaires relatives aux  
enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents  
graves survenus dans le domaine de l'aviation civile et portant  
modification d'autres dispositions**

Le présent projet de règlement grand-ducal fournit les précisions spécifiques à l'aviation civile, tel que prévu à l'article 2 paragraphe 4 du projet de loi sous rubrique.

La Chambre de Commerce demande de mentionner au préambule du projet de règlement grand-ducal la consultation des chambres professionnels.

*Concernant l'article 1er*

Cet article reprend littéralement les définitions arrêtées à l'article 3 de la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994.

*Concernant l'article 2*

Cet article précise les informations minimales que doit contenir la déclaration d'un accident ou d'un incident, conformément à l'article 8, alinéa 2 du projet de loi sous rubrique. La liste des informations requises n'appelle pas d'observation particulière.

*Concernant l'article 3*

Cet article abroge les articles 7 et 8 du règlement grand-ducal du 13 mars 1993 refixant les règles de l'air et les dispositions auxquelles est soumise la circulation aérienne, alors que ces dispositions sont inscrites dans le projet de loi sous rubrique et feraient double emploi avec les nouvelles dispositions.

\*

Sous réserve de la prise en compte des remarques faites ci-dessus, la Chambre de Commerce, après consultation de ses ressortissants, peut approuver le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis.

Service Central des Imprimés de l'Etat

4739/02

**N° 4739<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

**PROJET DE LOI****sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(23.10.2001)

En date du 19 décembre 2000, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a fait transmettre au Conseil d'Etat pour avis le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Transports. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que la directive 94/56/CE qu'il s'agit de transposer.

Le projet de loi a été accompagné d'un projet de règlement grand-ducal portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile et portant modification d'autres dispositions.

Un projet de règlement grand-ducal portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport maritime est parvenu au Conseil d'Etat le 2 juillet 2001.

Le Conseil d'Etat a également pu prendre connaissance de l'avis de la Chambre de commerce qui lui a été communiqué le 21 février 2001.

Le présent projet de loi a d'abord pour objet de transposer la directive No 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile. Le Conseil d'Etat note que l'article 12 de cette directive dispose que „les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 21 novembre 1996“.

En date du 10 mars 1998, le Conseil d'Etat avait été saisi d'un projet de règlement grand-ducal (*Doc. parl. No 4421*) établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, pris sur base de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports. Considérant que les dérogations aux législations en vigueur portaient sur des domaines pour lesquels le pouvoir exécutif n'avait pas reçu l'habilitation du pouvoir législatif, le Conseil d'Etat avait invité le Gouvernement à élaborer un projet de loi en vue de la transposition de la directive en question.

Le projet de loi dépasse néanmoins le cadre de la directive dans la mesure où son champ d'application s'étend, à côté de l'aviation civile, à d'autres modes de transport, à savoir les transports maritimes et le chemin de fer. Le Conseil d'Etat ne conteste pas fondamentalement cette approche, même si une loi spécifique réservée à la seule aviation civile, transposant la directive visée, avait contribué à plus de clarté juridique.

Le Conseil d'Etat note que le projet de règlement grand-ducal relatif à l'aviation civile vise également à transposer certaines dispositions de la directive en question.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1er*

Cet article définit l'objet du projet de loi. L'ancien texte du projet de règlement grand-ducal comportait un premier paragraphe repris de la directive qui définissait l'objet général du projet de loi. Le Conseil d'Etat propose de reprendre ce libellé, de sorte que l'article 1er en sera formulé comme suit:

**„Art. 1er.– L'objet**

La présente loi a pour objet d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer. L'objectif exclusif est la prévention d'accidents ou d'incidents dans ces domaines.“

Le Conseil d'Etat avait soulevé dans son précédent avis, émis le 23 mars 1999, les risques de conflits de compétence, notamment avec les enquêtes judiciaires. Afin de minimiser ces risques, il est important de préciser que l'objectif exclusif de ces enquêtes est de prévenir d'autres accidents. Elles ne peuvent donc pas interférer avec les enquêtes judiciaires et ne visent pas à déterminer les fautes ou les responsabilités ce qui est du ressort de ces dernières. Cela est précisé en deux endroits dans la directive.

Le Conseil d'Etat propose de faire figurer le quatrième paragraphe de cet article plutôt dans l'article 6 qui concerne les modalités d'exécution des enquêtes.

### *Article 2*

Cet article définit le champ d'application du présent projet. Il établit d'abord que l'accident implique

- un aéronef dans l'espace aérien national ou sur le territoire national,
- du matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements,
- un navire immatriculé au Luxembourg.

Si le Conseil d'Etat ne se prononce pas contre l'extension de l'enquête technique à deux secteurs additionnels du transport, à savoir le chemin de fer et la navigation maritime, il se demande dans quelle mesure, pour ces deux secteurs, il existe d'ores et déjà des dispositions conventionnelles applicables en cas d'accident. C'est notamment le cas pour le transport maritime dont les accidents peuvent produire, en dehors de blessures graves ou mortelles, des dommages graves à l'environnement. D'ailleurs, le paragraphe 3 précise que les enquêtes sont effectuées sans préjudice des obligations découlant pour le Grand-Duché de Luxembourg des conventions internationales auxquelles il est partie. L'exposé des motifs ne fournit pourtant aucune information à ce sujet.

La disposition au paragraphe 1, point b) qui rend une enquête obligatoire quand un accident est intervenu en dehors du territoire de l'Union européenne, et que les autorités compétentes de l'Etat du lieu de l'accident ne procèdent pas de leur propre chef à une telle enquête, devrait plutôt figurer dans le paragraphe 3. Elle ne prend évidemment pas en question l'éventualité d'un refus de cet Etat tiers.

L'article sous revue reprend par ailleurs quelques définitions de la directive concernant les effets d'un accident. Celles fournies par le projet de loi ne sont pourtant pas identiques à celles énumérées dans l'article 1er du règlement qui reproduit exactement les définitions de la directive. Il en découle une certaine insécurité juridique. L'article 2 du projet de loi dispose que l'enquête technique doit obligatoirement être effectuée lorsque l'accident a causé des blessures mortelles ou des blessures graves. Elle peut aussi être demandée dans le cas d'un accident qui n'a fait que des blessés légers ou des dégâts purement matériels. La définition de l'accident n'est donc pas exactement la même dans les deux textes, ce qui n'est pas admissible, d'autant plus qu'il n'existe, en cas de certains dégâts matériels, selon la directive, pas seulement une possibilité de décider une enquête technique, mais clairement une obligation. Dans le cas présent, le projet de règlement va plus loin que le projet de loi. Le Conseil d'Etat ne peut accepter cette confusion qui ne correspond pas à une transposition correcte de la directive.

Les incidents graves doivent obligatoirement faire l'objet d'une enquête technique, conformément à l'article 4 de la directive.

Le Conseil d'Etat se demande également ce qui peut bien distinguer un accident grave, tel que défini dans le paragraphe 1er, d'un accident ayant causé des dommages graves à des personnes. Tout au plus peut-on considérer le dommage grave à l'environnement comme une notion supplémentaire non prévue.

Il faut donc, pour le moins, ajouter au point b) un troisième tiret libellé comme suit:

- „des dommages ou une rupture structurelle
- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle,
- qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.“

Il faut en outre ajouter un point c) formulé de la manière suivante:

- „c) qu'un incident grave s'est produit dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.“

Le paragraphe 2 doit en conséquence être modifié pour être cohérent avec le texte amendé du projet de loi et des obligations découlant de la directive:

- „2. L'enquête technique prévue au paragraphe 1er peut aussi être demandée
- dans le cas d'un accident qui n'a fait que des blessés légers ou des dégâts matériels autres que ceux mentionnés au paragraphe 1, b) du présent article;
- dans le cas de tout autre incident;
- pour tout autre accident ayant causé des dommages à des biens ou à l'environnement.“

Le Conseil d'Etat propose par ailleurs d'amender le paragraphe 4 comme suit:

- „4. Des règlements grand-ducaux peuvent déterminer pour les enquêtes techniques relevant de chacun des modes de transport visés à l'article 1er des spécifications complémentaires.“

### Article 3

Cet article institue l'entité d'enquête. D'après l'alinéa 2 de cet article, l'entité d'enquête est placée sous la tutelle du ministre ayant les Transports dans ses attributions. Cette description ne semble pas tout à fait compatible ni avec le principe d'indépendance souligné par la directive ni par l'article 5 du présent projet de loi. La tutelle équivaut à un contrôle exercé par le ministre, ce qui serait contraire au principe d'indépendance.

Le Conseil d'Etat propose dès lors la formulation suivante pour l'alinéa 2:

- „L'entité d'enquête [est placée auprès] du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le ministre. Le ministre désigne ses membres.“

Le Conseil d'Etat constate que, selon l'alinéa 3, la composition, le mode de fonctionnement ainsi que les critères de désignation des membres sont déterminés par règlement grand-ducal. Si cette approche peut être acceptée, il s'étonne qu'aucun projet de règlement grand-ducal relatif à ces dispositions ne soit joint au projet de loi. Faute de ce règlement, l'entité d'enquête ne pourra pas être matériellement créée, ce qui signifie que les conditions d'une transposition correcte de la directive ne sont pas remplies. Ces modalités auraient pour le moins dû être incluses, pour ce qui concerne l'aviation civile, dans le projet de règlement afférent.

### Article 4

Cet article précise les missions de l'entité d'enquête.

La mission fondamentale de l'entité d'enquête n'est sûrement pas de faire régulièrement et au moins une fois par an rapport de ses activités au ministre. Il ne peut s'agir là que d'une activité annexe.

Le Conseil d'Etat propose de rédiger le premier alinéa de la manière suivante:

- „Lorsque l'entité d'enquête a mené une enquête en vertu de l'article 2 ou qu'elle a été chargée par le ministre conformément à l'article 3, elle soumet au ministre son rapport à la clôture de chaque enquête si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident. En outre, elle fait régulièrement et au moins une fois par an rapport de ses activités au ministre.“

Concernant la publicité des rapports abordée dans le cinquième alinéa de cet article, le Conseil d'Etat note qu'il est proposé de prendre un règlement grand-ducal afin d'en déterminer les conditions. Ce règlement grand-ducal n'est pas non plus disponible. Le Conseil d'Etat se doit de rappeler que la directive, dans son article 7, dispose que „l'organisme ou l'entité d'enquête rend public le rapport d'accident final dans les meilleurs délais et, si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident“.

Comme le projet de règlement grand-ducal dont le Conseil d'Etat est saisi n'aborde pas cette question, il faut se demander si la directive est à ce stade correctement transposée. Ou bien ce règlement

devra être pris dans les meilleurs délais ou bien le texte du projet de loi doit refléter la disposition de la directive de la manière suivante, l'ajout visant à compléter l'alinéa 5 sous revue:

„L'entité d'enquête rend public le rapport d'accident final, si possible, douze mois suivant la date de l'accident.“

Dans le libellé de ce même alinéa, l'expression „Cet archive est accessible“ reste à mettre au pluriel.

#### *Article 5*

Cet article concerne les prérogatives de l'entité d'enquête. L'article confirme d'abord l'indépendance de l'entité d'enquête.

Le Conseil d'Etat propose de refondre cet article en trois paragraphes, libellés de la façon suivante:

„1. L'entité d'enquête accomplit ses missions en toute indépendance par rapport notamment aux autorités administratives et par rapport à toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui a été confiée.

De ce fait, elle ne reçoit et ne sollicite d'instructions d'aucune autorité, ou d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui a été confiée. Elle détermine l'étendue des enquêtes et la procédure à suivre pour effectuer celles-ci.

2. Les enquêteurs désignés conformément à la présente loi bénéficient (...)

3. Les objets et les documents communiqués (...)

#### *Article 6*

Cet article établit les modalités d'exécution des enquêtes. Le Conseil d'Etat propose d'y insérer la disposition relative aux relations éventuelles avec une enquête judiciaire. Etant donné qu'il s'agit d'enquêtes de nature différente et que le pouvoir judiciaire ne peut pas interférer dans l'enquête technique menée par l'entité, il faut néanmoins veiller à ce que l'enquête technique n'entrave pas l'enquête judiciaire menée sur base des dispositions afférentes du code d'instruction criminelle.

Le Conseil d'Etat propose de compléter le troisième alinéa par la disposition du paragraphe 4 de l'article 1er:

„Si l'enquête technique concourt avec une enquête judiciaire, les pouvoirs des enquêteurs techniques s'exercent selon les modalités pratiques arrêtées de cas en cas, soit par le procureur d'Etat, soit par le juge d'instruction.“

Afin de mieux régler le cas où une enquête judiciaire intervient au même moment qu'une enquête technique et afin d'éviter toute confusion, en s'inspirant de la solution en droit français, le Conseil d'Etat propose de compléter cette disposition de la manière suivante:

„En cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques sont pour le moins informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont le droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.“

#### *Article 7*

Cet article détermine les responsabilités des membres de l'entité d'enquête, des enquêteurs désignés et des experts. Il étend le secret professionnel prévu à l'article 458 du code pénal à ceux chargés de l'exécution d'une enquête technique, sous réserve des paragraphes 2 et 3.

#### *Article 8*

Cet article instaure une information obligatoire relative aux accidents et incidents graves.

Etant donné que l'article 4 de la directive 94/56/CE prévoit que tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête, le caractère facultatif d'une enquête ne se pose pas. Le Conseil d'Etat propose de rédiger le premier alinéa de la manière suivante pour le mettre en conformité, d'une part, avec la rédaction de l'article 2 et, d'autre part, avec la directive:

„Tout accident ou tout incident grave qui est survenu dans les conditions de l'article 2 et qui concerne l'un des moyens de transport visés à l'article 1er doit être déclaré sans retard au ministre qui en informe aussitôt l'entité d'enquête afin qu'elle puisse procéder immédiatement à une enquête technique.“

Concernant le deuxième alinéa, le Conseil d'Etat note que le règlement grand-ducal reprend les informations minimales que doit contenir la déclaration.

Le troisième alinéa crée une obligation pour les préposés des ateliers d'entretien ou de révision de transmettre toute information relative à des défauts résultant d'un accident ou d'un incident grave au ministre.

Comme il s'agit en l'occurrence d'accident ou d'incident grave, la question de l'opportunité d'une enquête ne se pose pas. L'entité doit procéder à une enquête technique. Le Conseil d'Etat propose la rédaction suivante pour le troisième alinéa:

„Les préposés des ateliers d'entretien ou de révision sont tenus, dans un délai de trois jours à compter de la constatation dans ces ateliers de défauts résultant d'un accident ou d'un incident grave et susceptible de compromettre la sécurité du moyen de transport inspecté ou réparé, de déclarer ces défauts au ministre qui en donne sans tarder communication à l'entité d'enquête afin qu'elle puisse procéder à une enquête technique.“

#### *Article 9*

Cet article contient les dispositions pénales. Celles-ci ne s'appliquent qu'aux tiers, les autorités judiciaires étant soumises à un régime spécial.

Etant donné que l'article 7 prévoit l'application de l'article 458 du code pénal, il n'y a pas besoin de le rappeler dans cet article. Le Conseil d'Etat considère qu'il faut préciser les infractions aux dispositions de l'article 5.

Il propose la rédaction suivante:

#### **„Art. 9.– Dispositions pénales**

Les infractions aux dispositions de l'article 5, qui consistent soit à s'opposer à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques, soit à refuser de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître, ainsi que des articles 6 (alinéas 1er, 2 et 4) et 8 de la présente loi sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de dix mille un à un million de francs ou d'une de ces peines seulement.“

\*

Sous réserve des observations et des propositions d'amendement qui précèdent, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi soumis à son avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 23 octobre 2001.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4739/03

**N° 4739<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

---

---

**PROJET DE LOI****sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE, DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(24.1.2002)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président; M. Claude MEISCH, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Willy BOURG, Mmes Mady DELVAUX-STEHRÉS, Agny DURDU, MM. Fernand GREISEN, Norbert HAUPERT, Ady JUNG, Marco SCHANK et Marc ZANUSSI, Membres.

\*

**HISTORIQUE**

Le présent projet de loi définit les critères auxquels une enquête technique doit répondre dans le cas d'un accident ou d'un incident grave survenu dans le domaine de l'aviation civile, des transports maritimes ou du chemin de fer. Le projet de loi a été déposé par le Ministre des Transports en date du 15 décembre 2000. L'avis de la Chambre de Commerce a été émis le 29 janvier 2001, tandis que le Conseil d'Etat a adopté son avis en date du 23 octobre 2001.

Dans sa réunion du 8 novembre 2001, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a nommé M. Claude Meisch rapporteur du projet sous objet et a procédé à cette même occasion à un premier examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat. La Commission a continué son examen dans ses réunions du 17 décembre 2001 et du 16 janvier 2002 avant d'adopter le présent rapport dans sa réunion du 24 janvier 2002.

\*

**OBJET DU PROJET DE LOI**

Avec ce projet de loi la directive No 94/56/CEE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile est transposée en droit luxembourgeois. Dans une première phase le Conseil d'Etat s'était opposé à une transposition de ladite directive par le biais d'un règlement grand-ducal, au motif que les interférences entre les enquêtes visées et celles ordonnées par les parquets ne peuvent être réglées que par la voie d'une loi formelle. Les auteurs du présent projet de loi ont mis à profit l'obligation de reprendre dès lors dans un projet de loi les dispositions destinées à transposer la directive précitée pour intégrer à côté des transports aériens d'autres moyens de transport, et plus particulièrement les transports maritimes et le chemin de fer.

L'objectif de la démarche préconisée par la directive communautaire est la prévention d'accidents ou d'incidents dans le domaine aérien, champ d'application que le projet de loi se propose d'étendre au ferroviaire et au maritime. L'enquête technique assure la collecte et l'analyse des informations concer-

nant le déroulement de l'accident ou de l'incident grave, elle en détermine les causes ainsi que les effets et apprécie l'efficacité des interventions. Une telle enquête technique n'a par contre en aucun cas pour objet de déterminer des fautes ou des responsabilités.

Le champ d'application ainsi que les conditions dans lesquelles une enquête technique est obligatoire ou facultative sont définis par le projet de loi. Pour chaque enquête, les résultats ainsi que d'éventuelles recommandations sont publiés dans un rapport écrit.

L'enquête technique est initiée et surveillée par une entité d'enquête, qui est placée sous la tutelle du ministre ayant les transports dans ses attributions. L'entité d'enquête désigne pour chaque enquête un ou plusieurs enquêteurs qui sont choisis ou non parmi ses membres, et qui doivent disposer des qualifications professionnelles nécessaires.

Vu la pénurie des ressources en équipement humain et matériel se posant dans notre pays, les auteurs du projet de loi ont donné à l'entité d'enquête la possibilité soit de se faire assister par un organisme d'enquête institué ou agréé dans un autre Etat membre de l'Union Européenne, soit de déléguer la mission d'enquête à un organisme d'enquête reconnu par les autorités d'un Etat membre ou non de l'Union Européenne. Les membres de l'entité d'enquête ainsi que les enquêteurs désignés et les experts auxquels il est fait appel, sont tenus au secret professionnel.

Pour assurer que les enquêteurs peuvent accomplir leur mission en toute indépendance par rapport aux instances politiques, administratives et judiciaires, aux organes de gestion des modes de transport par air, par mer ou par rail ainsi qu'aux exploitants concernés par l'accident ou l'incident grave faisant l'objet de l'enquête technique, le projet de loi définit des prérogatives légales dont bénéficient les enquêteurs lors de l'enquête.

Les modalités d'exécution des enquêtes interdisent sous réserve des dispositions du code d'instruction criminelle en matière d'enquêtes judiciaires, à toute personne non indispensable ou étrangère à l'enquête de pénétrer sur le lieu de l'accident ou de l'incident grave ou de modifier l'état des lieux. Le propriétaire ou l'exploitant du moyen de transport ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident grave sont tenus de préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête.

\*

### **AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

Dans son avis du 29 janvier 2001 la Chambre de Commerce a approuvé le projet en souscrivant à la volonté des auteurs du projet d'élargir le champ d'application de la loi par rapport à la directive en y incluant le transport maritime et le transport ferroviaire.

\*

### **AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

Pour éviter des interférences entre une enquête technique répondant au présent projet de loi et une enquête judiciaire, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports propose de préciser l'article 1er conformément à l'avis du Conseil d'Etat. L'article 1er aura dès lors la teneur suivante: „*La présente loi a pour objet d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer. L'objectif exclusif est la prévention d'accidents ou d'incidents dans ces domaines.*“ Par ailleurs, la Commission propose de suivre le Conseil d'Etat dans son avis et de compléter l'article 1er de la manière suivante: „*En cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques sont pour le moins informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont le droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.*“

La Commission propose de suivre également le Conseil d'Etat en ce qui concerne les articles 2 (champ d'application), 3 (modalités d'institution d'une entité d'enquête), 4 (mission de l'entité d'enquête) ainsi que le troisième alinéa de l'article 8 (information obligatoire relative aux accidents et incidents graves). En outre, elle retient de remplacer l'article 9 contenant les dispositions pénales par le texte suivant: „*Les infractions aux dispositions de l'article 5, qui consistent soit à s'opposer à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques, soit à refuser de leur communi-*

*quer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les alternant ou en les faisant disparaître, ainsi que des articles 6 (alinéas 1er, 2 et 4) et 8 de la présente loi sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 250 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.*"

Sous réserve des amendements proposés, le Conseil d'Etat a approuvé le projet de loi.

Tenant compte des remarques qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports propose à l'unanimité à la Chambre des Députés d'approuver la version amendée du présent projet de loi dont elle fait suivre le texte coordonné.

\*

## TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

#### **sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, les transports maritimes et du chemin de fer**

##### **Art. 1er. – L'objet**

1. La présente loi a pour objet d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer. L'objectif exclusif est la prévention d'accidents ou d'incidents dans ces domaines.

2. Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.

3. L'enquête technique comporte la collecte et l'analyse de toute information utile sur le déroulement de l'accident ou de l'incident grave, elle en détermine les causes certaines ou possibles ainsi que les effets, et elle apprécie l'efficacité des interventions rendues nécessaires à cause de l'accident ou de l'incident grave. Elle n'a en aucun cas pour objet de déterminer des fautes ou des responsabilités.

4. Les résultats de l'enquête technique sont consignés dans un rapport écrit qui rappelle l'objectif exclusif de l'enquête indiqué à l'alinéa qui précède et qui propose pour autant que possible des recommandations sur les mesures susceptibles de contribuer à éviter à l'avenir la reproduction d'un accident ou incident grave similaire.

L'entité d'enquête prévue à l'article 3 rend public son rapport final dans les meilleurs délais et si possible dans les douze mois suivant la date de l'accident ou l'incident grave. Elle en assure en plus une diffusion appropriée auprès des parties susceptibles de tirer bénéfice des conclusions du rapport en matière de sécurité et elle remet une copie aux autorités chargées de l'enquête judiciaire.

5. Si l'enquête technique concourt avec une enquête judiciaire, les pouvoirs des enquêteurs s'exercent selon les modalités arrêtées au cas par cas, soit par le procureur d'Etat, soit par le juge d'instruction.

En cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques sont pour le moins informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont le droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

##### **Art. 2. – Le champ d'application**

1. L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée chaque fois

a) que l'accident implique

- un aéronef dans l'espace aérien national ou sur le territoire national,
- du matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements,
- un navire immatriculé au Luxembourg, et

b) que l'accident a causé

- des blessures mortelles qu'ont subies une ou plusieurs personnes à bord de l'aéronef, du navire ou du train, en train d'y monter ou d'en descendre, ou chargées des opérations de chargement ou de déchargement d'un de ces moyens de transport, et qui ont entraîné la mort de celle-ci dans les 30 jours qui suivent la date de cet accident,
- des blessures graves à une ou plusieurs personnes à bord de l'aéronef, du navire ou du train, en train d'y monter ou d'en descendre ou chargés des opérations de chargement ou de déchargement d'un tel moyen de transport, les blessures en question
  - soit nécessitent une hospitalisation de plus de quarante-huit heures de l'une ou de plusieurs des victimes, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies
  - soit se traduisent par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez),
  - soit se traduisent par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon,
  - soit se traduisent par la lésion d'un organe interne,
  - soit se traduisent par des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps,
  - soit résultent de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux,
 

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.
- des dommages ou une rupture structurelle de l'aéronef, du navire ou du matériel ferroviaire
  - qui altèrent les caractéristiques de résistance structurelle de celui-ci,
  - qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.

c) qu'un incident grave s'est produit dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

L'enquête doit également être effectuée lorsque l'accident est intervenu dans les circonstances du présent paragraphe à un aéronef, un navire ou du matériel ferroviaire immatriculé au Luxembourg, qu'il a eu lieu en dehors du territoire de l'Union Européenne, et que les autorités compétentes de l'Etat du lieu de l'accident ne procèdent pas de leur propre chef à une telle enquête.

2. L'enquête technique prévue au paragraphe 1er peut aussi être demandée

- dans le cas d'un accident qui n'a fait que des blessés légers ou des dégâts matériels autres que ceux mentionnés au paragraphe 1, b) du présent article,
- dans le cas de tout autre incident
- pour tout autre accident ayant causé des dommages à des biens ou à l'environnement.

3. Les enquêtes visées aux paragraphes 1. et 2. sont effectuées sans préjudice des obligations découlant pour le Grand-Duché de Luxembourg des conventions internationales auxquelles il est partie.

4. Des règlements grand-ducaux peuvent déterminer pour les enquêtes techniques relevant de chacun des modes de transport visés à l'article 1er des spécifications complémentaires.

### **Art. 3.– L'institution d'une entité d'enquête**

Il est créé une entité d'enquête chargée d'initier et de surveiller les enquêtes techniques dont question à l'article premier.

Cette entité d'enquête est placée auprès du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné le ministre. Le ministre désigne les membres de l'entité d'enquête.

La composition, le mode de fonctionnement ainsi que les critères de désignation des membres de l'entité d'enquête sont déterminés par règlement grand-ducal.

Le ministre peut charger l'entité d'enquête de toute autre activité se rapportant directement ou indirectement à la mission définie à l'article 4.

**Art. 4.– La mission de l'entité d'enquête**

Lorsque l'entité d'enquête a mené une enquête en vertu de l'article 2 ou qu'elle a été chargée par le ministre conformément à l'article 3, elle soumet au ministre son rapport à la clôture de chaque enquête si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident. En outre, elle fait régulièrement et au moins une fois par an rapport de ses activités au ministre.

Pour chaque enquête à effectuer elle désigne un ou plusieurs enquêteurs qui sont choisis ou non parmi ses membres, et qui doivent disposer des qualifications professionnelles pour exercer la fonction d'enquêteur en relation avec l'accident ou l'incident grave pour lequel il a été désigné.

Selon la nature et la gravité de l'accident ou de l'incident grave, l'enquêteur désigné est autorisé à s'entourer de toutes les informations et aides utiles à l'accomplissement de sa tâche. L'entité d'enquête peut autoriser l'enquêteur désigné à s'assurer le concours d'experts.

L'entité d'enquête peut demander l'assistance d'organismes d'enquête institués ou agréés dans d'autres Etats membres de l'Union Européenne ou déléguer, suivant les circonstances et notamment en raison du lieu de l'accident ou de l'incident grave, la mission d'enquête à un organisme d'enquête reconnu par les autorités d'un autre Etat membre ou non de l'Union Européenne. Dans ces conditions l'entité d'enquête convient avec l'autre organisme d'enquête le principe et les modalités d'une éventuelle assistance de sa part dans le cadre de la mission d'enquête à accomplir.

L'entité d'enquête rend public le rapport d'accident final, si possible, douze mois suivant la date de l'accident.

L'entité d'enquête est chargée de l'archivage adéquat des rapports d'enquête et de toutes les informations et pièces qui s'y rapportent. Ces archives sont accessibles au public.

**Art. 5.– Les prérogatives de l'entité d'enquête**

1. L'entité d'enquête accomplit ses missions en toute indépendance par rapport notamment aux autorités administratives et par rapport à toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui a été confiée.

De ce fait, elle ne reçoit et ne sollicite d'instructions d'aucune autorité, ou d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui a été confiée. Elle détermine l'étendue des enquêtes et la procédure à suivre pour effectuer celles-ci.

2. Les enquêteurs désignés dans les formes de la présente loi bénéficient en particulier des prérogatives légales énumérées ci-après:

- a) avoir librement accès au lieu de l'accident ou de l'incident grave ainsi qu'au moyen de transport impliqué, son contenu ou son épave;
- b) effectuer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) avoir un accès immédiat au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement, ainsi qu'à l'exploitation de ces éléments;
- d) avoir accès aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes;
- e) avoir un accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués à la demande de l'autorité judiciaire sur les personnes impliquées dans l'exploitation du moyen de transport impliqué;
- f) procéder à l'audition de témoins;
- g) avoir librement accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur du moyen de transport par les autorités responsables ou par les organes de gestion du mode de transport concerné ;
- h) exiger, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication des documents de toute nature relatifs aux personnes, entreprises et matériels en relation avec l'accident ou l'incident grave et concernant notamment la formation et la qualification des personnes, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite, et le

contrôle du ou des moyens de transport impliqués. Des procès-verbaux sont établis relatifs à la communication des documents visés au présent alinéa.

3. Les objets et les documents communiqués en vertu du présent article par les enquêteurs sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident grave. La rétention, et le cas échéant l'altération ou la destruction pour les besoins de l'enquête des objets soumis à l'examen ou à analyse n'entraînent aucun droit à l'indemnité.

Dans les limites fixées à cet effet par l'entité d'enquête, les experts qui assistent les enquêteurs désignés bénéficient des mêmes prérogatives. Ils exercent ces prérogatives sous l'autorité du ou des enquêteurs désignés.

Les titres de légitimation des enquêteurs désignés et des experts sont délivrés par le ministre selon des modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

**Art. 6.– *Les modalités d'exécution des enquêtes***

Afin de prévenir toute entrave au déroulement de l'enquête, il est interdit à toute personne non indispensable ou étrangère à l'enquête de pénétrer sur le lieu de l'accident ou de l'incident grave.

Il est interdit à toute personne étrangère à l'enquête de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident grave, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef, sur le navire ou sur le matériel ferroviaire ou sur les épaves des engins impliqués à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à leur déplacement ou à leur enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes.

Les dispositions ci-avant s'appliquent sous réserve des dispositions du code d'instruction criminelle en matière d'enquêtes judiciaires.

En cas d'accident ou d'incident grave l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant du moyen de transport impliqué ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident grave et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, et notamment à éviter l'effacement de l'enregistrement des conversations, alarmes sonores et autres données lorsque l'aéronef, le navire ou le matériel ferroviaire est muni d'enregistreurs de bord.

**Art. 7.– *Les responsabilités des membres de l'entité d'enquête, des enquêteurs désignés et des experts***

1. Les membres de l'entité d'enquête, ainsi que les enquêteurs désignés et les experts auxquels elle fait appel, sont tenus au secret professionnel. L'article 458 du code pénal est applicable.

2. L'entité d'enquête est habilitée à transmettre déjà en cours d'enquête des informations ayant un caractère confidentiel résultant de l'enquête technique, si elle estime qu'elles sont de nature à prévenir le renouvellement d'un accident ou d'un incident grave, aux autorités responsables, aux organes de gestion du mode de transport concerné par l'accident ou l'incident grave, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien du type de moyen de transport concerné ou de ses personnes physiques chargées de la direction des entreprises établies au Grand-Duché de Luxembourg et opérant dans le cadre du mode de transport concerné par l'accident ou l'incident grave.

Toutefois, les informations qui sont couvertes par le secret de l'instruction relative à une enquête judiciaire concomitante, ne peuvent être transmises qu'avec l'accord du procureur d'Etat ou du juge d'instruction.

3. En cours d'enquête, l'entité peut émettre des recommandations de sécurité si elle estime que leur mise en oeuvre dans des délais brefs est de nature à prévenir un autre accident ou incident grave.

**Art. 8.– *L'information obligatoire relative aux accidents et incidents graves***

Tout accident ou tout incident grave qui est survenu dans les conditions de l'article 2 et qui concerne l'un des moyens de transport visés à l'article 1er doit être déclaré sans retard au ministre qui en informe l'entité d'enquête et qui communique à celle-ci, dans les cas où l'enquête est facultative, sa décision de faire procéder ou non à une enquête.

La déclaration doit être faite par le responsable à bord du moyen de transport impliqué, lorsque l'accident ou l'incident a lieu en cours de trajet, et par la personne en charge de surveiller ou de coordonner les opérations, lorsque l'accident ou l'incident grave survient pendant la montée ou la descente des passagers ou pendant le chargement ou le déchargement des marchandises. Les informations minimales que doit contenir la déclaration peuvent être spécifiées par règlement grand-ducal.

Les préposés des ateliers d'entretien ou de révision sont tenus, dans un délai de dix jours à compter de la constatation dans ces ateliers de défauts résultant d'un accident ou d'un incident grave et susceptibles de compromettre la sécurité du moyen de transport inspecté ou réparé, de déclarer ces défauts au ministre qui en donne sans tarder communication à l'entité d'enquête afin qu'elle puisse procéder à une enquête technique.

**Art. 9.– Dispositions pénales**

Les infractions aux dispositions de l'article 5, qui consistent soit à s'opposer à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques, soit à refuser de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître, ainsi que des articles 6 (alinéas 1er, 2 et 4) et 8 de la présente loi sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 250 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Luxembourg, le 24 janvier 2002.

*Le Président,*  
John SCHUMMER

*Le Rapporteur,*  
Claude MEISCH

Service Central des Imprimés de l'Etat

4739/04

**N° 4739<sup>4</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2001-2002

---

**PROJET DE LOI**

**sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(19.2.2002)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 4 février 2002 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 30 janvier 2002 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 23 octobre 2001;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 19 février 2002.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Pour le Président,*

*Le Vice-Président,*

Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

4739,4748

**MEMORIAL**

Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg

**MEMORIAL**

Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

**RECUEIL DE LEGISLATION**

A — N° 41

16 avril 2002

**Sommaire**

**ENQUÊTES TECHNIQUES RELATIVES AUX ACCIDENTS GRAVES SURVENUS  
DANS LES DOMAINES DE L'AVIATION CIVILE, DES TRANSPORTS MARITIMES  
ET DU CHEMIN DE FER**

Loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer .....	page 676
Règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile et portant modification d'autres dispositions .....	679
Règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans le domaine du transport maritime .....	681

**Loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 30 janvier 2002 et celle du Conseil d'Etat du 19 février 2002 portant qu'il n'y a pas lieu à un second vote ;

Avons ordonné et ordonnons

**Article 1er**

**L'objet**

1. La présente loi a pour objet d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer. L'objectif exclusif est la prévention d'accidents ou d'incidents dans ces domaines.
2. Les accidents et les incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer font l'objet d'une enquête technique répondant aux critères de la présente loi.
3. L'enquête technique comporte la collecte et l'analyse de toute information utile sur le déroulement de l'accident ou de l'incident grave, elle en détermine les causes certaines ou possibles ainsi que les effets, et elle apprécie l'efficacité des interventions rendues nécessaires à cause de l'accident ou de l'incident grave. Elle n'a en aucun cas pour objet de déterminer des fautes ou des responsabilités.
4. Les résultats de l'enquête technique sont consignés dans un rapport écrit qui rappelle l'objectif exclusif de l'enquête indiqué à l'alinéa qui précède et qui propose pour autant que possible des recommandations sur les mesures susceptibles de contribuer à éviter à l'avenir la reproduction d'un accident ou incident grave similaire. L'entité d'enquête prévue à l'article 3 rend public son rapport final dans les meilleurs délais et si possible dans les douze mois suivant la date de l'accident ou l'incident grave. Elle en assure en plus une diffusion appropriée auprès des parties susceptibles de tirer bénéfice des conclusions du rapport en matière de sécurité et elle remet une copie aux autorités chargées de l'enquête judiciaire.
5. Si l'enquête technique concourt avec une enquête judiciaire, les pouvoirs des enquêteurs s'exercent selon les modalités arrêtées au cas par cas, soit par le procureur d'Etat, soit par le juge d'instruction.  
En cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques sont pour le moins informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont le droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique."

**Article 2**

**Le champ d'application**

1. L'enquête technique doit obligatoirement être effectuée chaque fois
  - a) que l'accident implique
    - un aéronef dans l'espace aérien national ou sur le territoire national,
    - du matériel ferroviaire sur le réseau ferré national ou ses embranchements,
    - un navire immatriculé au Luxembourg, et
  - b) que l'accident a causé
    - des blessures mortelles qu'ont subies une ou plusieurs personnes à bord de l'aéronef, du navire ou du train, en train d'y monter ou d'en descendre, ou chargées des opérations de chargement ou de déchargement d'un de ces moyens de transport, et qui ont entraîné la mort de celle-ci dans les 30 jours qui suivent la date de cet accident,
    - des blessures graves à une ou plusieurs personnes à bord de l'aéronef, du navire ou du train, en train d'y monter ou d'en descendre ou chargés des opérations de chargement ou de déchargement d'un tel moyen de transport, les blessures en question
      - soit nécessitent une hospitalisation de plus de quarante-huit heures de l'une ou de plusieurs des victimes, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies
      - soit se traduisent par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez),
      - soit se traduisent par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon,
      - soit se traduisent par la lésion d'un organe interne,
      - soit se traduisent par des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps,

- soit résultent de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.
  - des dommages ou une rupture structurelle de l'aéronef, du navire ou du matériel ferroviaire
    - qui altèrent les caractéristiques de résistance structurelle de celui-ci,
    - qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.
- c) qu'un incident grave s'est produit dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.
- L'enquête doit également être effectuée lorsque l'accident est intervenu dans les circonstances du présent paragraphe à un aéronef, un navire ou du matériel ferroviaire immatriculé au Luxembourg, qu'il a eu lieu en dehors du territoire de l'Union Européenne, et que les autorités compétentes de l'Etat du lieu de l'accident ne procèdent pas de leur propre chef à une telle enquête.
2. L'enquête technique prévue au paragraphe 1er peut aussi être demandée
    - dans le cas d'un accident qui n'a fait que des blessés légers ou des dégâts matériels autres que ceux mentionnés au paragraphe 1, b) du présent article,
    - dans le cas de tout autre incident
    - pour tout autre accident ayant causé des dommages à des biens ou à l'environnement.
  3. Les enquêtes visées aux paragraphes 1. et 2. sont effectuées sans préjudice des obligations découlant pour le Grand-Duché de Luxembourg des conventions internationales auxquelles il est partie.
  4. Des règlements grand-ducaux peuvent déterminer pour les enquêtes techniques relevant de chacun des modes de transport visés à l'article 1er des spécifications complémentaires.

### **Article 3**

#### **L'institution d'une entité d'enquête**

Il est créé une entité d'enquête chargée d'initier et de surveiller les enquêtes techniques dont question à l'article premier.

Cette entité d'enquête est placée auprès du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci après désigné le ministre. Le ministre désigne les membres de l'entité d'enquête.

La composition, le mode de fonctionnement ainsi que les critères de désignation des membres de l'entité d'enquête sont déterminés par règlement grand-ducal.

Le ministre peut charger l'entité d'enquête de toute autre activité se rapportant directement ou indirectement à la mission définie à l'article 4.

### **Article 4**

#### **La mission de l'entité d'enquête**

Lorsque l'entité d'enquête a mené une enquête en vertu de l'article 2 ou qu'elle a été chargée par le ministre conformément à l'article 3, elle soumet au ministre son rapport à la clôture de chaque enquête si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident. En outre, elle fait régulièrement et au moins une fois par an rapport de ses activités au ministre.

Pour chaque enquête à effectuer elle désigne un ou plusieurs enquêteurs qui sont choisis ou non parmi ses membres, et qui doivent disposer des qualifications professionnelles pour exercer la fonction d'enquêteur en relation avec l'accident ou l'incident grave pour lequel il a été désigné.

Selon la nature et la gravité de l'accident ou de l'incident grave, l'enquêteur désigné est autorisé à s'entourer de toutes les informations et aides utiles à l'accomplissement de sa tâche. L'entité d'enquête peut autoriser l'enquêteur désigné à s'assurer le concours d'experts.

L'entité d'enquête peut demander l'assistance d'organismes d'enquête institués ou agréés dans d'autres Etats membres de l'Union Européenne ou déléguer, suivant les circonstances et notamment en raison du lieu de l'accident ou de l'incident grave, la mission d'enquête à un organisme d'enquête reconnu par les autorités d'un autre Etat membre ou non de l'Union Européenne. Dans ces conditions l'entité d'enquête convient avec l'autre organisme d'enquête le principe et les modalités d'une éventuelle assistance de sa part dans le cadre de la mission d'enquête à accomplir.

L'entité d'enquête rend public le rapport d'accident final, si possible, douze mois suivant la date de l'accident.

L'entité d'enquête est chargée de l'archivage adéquat des rapports d'enquête et de toutes les informations et pièces qui s'y rapportent. Ces archives sont accessibles au public.

### **Article 5**

#### **Les prérogatives de l'entité d'enquête**

1. L'entité d'enquête accomplit ses missions en toute indépendance par rapport notamment aux autorités administratives et par rapport à toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui a été confiée.

De ce fait, elle ne reçoit et ne sollicite d'instructions d'aucune autorité, ou d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui a été confiée. Elle détermine l'étendue des enquêtes et la procédure à suivre pour effectuer celles-ci.

2. Les enquêteurs désignés dans les formes de la présente loi bénéficient en particulier des prérogatives légales énumérées ci-après:
  - a) avoir librement accès au lieu de l'accident ou de l'incident grave ainsi qu'au moyen de transport impliqué, son contenu ou son épave;
  - b) effectuer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;
  - c) avoir un accès immédiat au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement, ainsi qu'à l'exploitation de ces éléments;
  - d) avoir accès aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes;
  - e) avoir un accès immédiat aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués à la demande de l'autorité judiciaire sur les personnes impliquées dans l'exploitation du moyen de transport impliqué;
  - f) procéder à l'audition de témoins;
  - g) avoir librement accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur du moyen de transport par les autorités responsables ou par les organes de gestion du mode de transport concerné ;
  - h) exiger, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication des documents de toute nature relatifs aux personnes, entreprises et matériels en relation avec l'accident ou l'incident grave et concernant notamment la formation et la qualification des personnes, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite, et le contrôle du ou des moyens de transport impliqués. Des procès-verbaux sont établis relatifs à la communication des documents visés au présent alinéa.
3. Les objets et les documents communiqués en vertu du présent article par les enquêteurs sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident grave. La rétention, et le cas échéant l'altération ou la destruction pour les besoins de l'enquête des objets soumis à l'examen ou à analyse n'entraînent aucun droit à l'indemnité.

Dans les limites fixées à cet effet par l'entité d'enquête, les experts qui assistent les enquêteurs désignés bénéficient des mêmes prérogatives. Ils exercent ces prérogatives sous l'autorité du ou des enquêteurs désignés.

Les titres de légitimation des enquêteurs désignés et des experts sont délivrés par le ministre selon des modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

## **Article 6**

### **Les modalités d'exécution des enquêtes**

Afin de prévenir toute entrave au déroulement de l'enquête, il est interdit à toute personne non indispensable ou étrangère à l'enquête de pénétrer sur le lieu de l'accident ou de l'incident grave.

Il est interdit à toute personne étrangère à l'enquête de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident ou un incident grave, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef, sur le navire ou sur le matériel ferroviaire ou sur les épaves des engins impliqués à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à leur déplacement ou à leur enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes.

Les dispositions ci-avant s'appliquent sous réserve des dispositions du code d'instruction criminelle en matière d'enquêtes judiciaires.

En cas d'accident ou d'incident grave l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant du moyen de transport impliqué ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident grave et leurs préposés prennent toutes les dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, et notamment à éviter l'effacement de l'enregistrement des conversations, alarmes sonores et autres données lorsque l'aéronef, le navire ou le matériel ferroviaire est muni d'enregistreurs de bord.

## **Article 7**

### **Les responsabilités des membres de l'entité d'enquête, des enquêteurs désignés et des experts**

1. Les membres de l'entité d'enquête, ainsi que les enquêteurs désignés et les experts auxquels elle fait appel, sont tenus au secret professionnel. L'article 458 du code pénal est applicable.
2. L'entité d'enquête est habilitée à transmettre déjà en cours d'enquête des informations ayant un caractère confidentiel résultant de l'enquête technique, si elle estime qu'elles sont de nature à prévenir le renouvellement d'un accident ou d'un incident grave, aux autorités responsables, aux organes de gestion du mode de transport concerné par l'accident ou l'incident grave, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien du type de moyen de transport concerné ou de ses personnes physiques chargées de la direction des entreprises établies au Grand-Duché de Luxembourg et opérant dans le cadre du mode de transport concerné par l'accident ou l'incident grave.

Toutefois, les informations qui sont couvertes par le secret de l'instruction relative à une enquête judiciaire concomitante, ne peuvent être transmises qu'avec l'accord du procureur d'Etat ou du juge d'instruction.

3. En cours d'enquête, l'entité peut émettre des recommandations de sécurité si elle estime que leur mise en oeuvre dans des délais brefs est de nature à prévenir un autre accident ou incident grave.

### **Article 8**

#### **L'information obligatoire relative aux accidents et incidents graves**

Tout accident ou tout incident grave qui est survenu dans les conditions de l'article 2 et qui concerne l'un des moyens de transport visés à l'article 1er doit être déclaré sans retard au ministre qui en informe l'entité d'enquête et qui communique à celle-ci, dans les cas où l'enquête est facultative, sa décision de faire procéder ou non à une enquête.

La déclaration doit être faite par le responsable à bord du moyen de transport impliqué, lorsque l'accident ou l'incident a lieu en cours de trajet, et par la personne en charge de surveiller ou de coordonner les opérations, lorsque l'accident ou l'incident grave survient pendant la montée ou la descente des passagers ou pendant le chargement ou le déchargement des marchandises. Les informations minimales que doit contenir la déclaration peuvent être spécifiées par règlement grand-ducal.

Les préposés des ateliers d'entretien ou de révision sont tenus, dans un délai de dix jours à compter de la constatation dans ces ateliers de défauts résultant d'un accident ou d'un incident grave et susceptibles de compromettre la sécurité du moyen de transport inspecté ou réparé, de déclarer ces défauts au ministre qui en donne sans tarder communication à l'entité d'enquête afin qu'elle puisse procéder à une enquête technique.

### **Article 9**

#### **Dispositions pénales**

Les infractions aux dispositions de l'article 5, qui consistent soit à s'opposer à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques, soit à refuser de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître, ainsi que des articles 6 (alinéas 1er, 2 et 4) et 8 de la présente loi sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 250 € à 25.000 € ou d'une de ces peines seulement.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Transports,*  
**Henri Grethen**  
*Le Ministre de la Justice,*  
**Luc Frieden**

Palais de Luxembourg, le 8 mars 2002.  
**Henri**

Doc. parl. No 4739; sess. ord. 2000-2001, 2001-2002; Dir. 94/56/CEE.

#### **Règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile et portant modification d'autres dispositions.**

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 du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer ;

Vu la directive n° 94/56/CEE du Conseil de l'Union européenne du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce du 29 janvier 2001;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Conseil de Gouvernement,

Arrêtons :

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

Aux fins de la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer on entend pour le domaine de l'aviation civile par :

- a) "accident": un événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel: