

**N° 5840<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE LOI**

portant

- a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques
- b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et
- c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

(12.3.2008)

La commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président; M. Marc ANGEL, Rapporteur; MM. Eugène BERGER, Félix BRAZ, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer a été déposé à la Chambre des Députés par le Ministre des Transports en date du 7 février 2008. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche financière.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 29 janvier 2008.

Lors de sa réunion du 26 février 2008, la Commission des Transports a désigné M. Marc Angel rapporteur du projet de loi précité. Au cours de cette même réunion la commission parlementaire s'est consacrée à l'examen de la loi en projet et de l'avis du Conseil d'Etat.

Par dépêche du 5 mars 2008, la commission a signalé au Conseil d'Etat les adaptations textuelles entreprises au dispositif légal afin de tenir compte d'une suggestion de celui-ci.

Le présent rapport a été adopté par la Commission des Transports dans sa réunion du 12 mars 2008.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

La loi du 8 mars 2002 encadre les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer.

Ce texte a permis la transposition en droit luxembourgeois de la directive 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, tout en étendant son champ d'application aux domaines ferroviaire et maritime.

Il apparaît aujourd'hui indispensable de renforcer encore davantage la prévention des accidents pour tous les modes de transport et pour tous les types de réseaux afin d'assurer partout et à tous les usagers les mêmes conditions de sécurité. Sécuriser les infrastructures de transport, organiser un retour d'expérience après les accidents, éviter que les catastrophes ne se renouvellent, c'est dans cette optique que se présente la loi en projet.

De plus, sous l'influence d'autres réglementations européennes et internationales tendant à éviter des conflits d'intérêt et à garantir la nécessaire indépendance des entités d'enquêtes techniques, des changements structurels deviennent nécessaires.

Par ailleurs, le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du deuxième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et en particulier de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire.

En effet, l'entité d'enquêtes actuelle ne dispose pas d'une structure juridique adéquate. C'est la raison pour laquelle le présent projet de loi vise à consolider le cadre législatif dans lequel s'effectuent les enquêtes techniques. Plusieurs options ont ainsi été envisagées pour faire droit d'une part à la nécessité de disposer d'une entité avec une réelle structure administrative et une forme juridique conçues par le droit administratif et d'autre part à l'article 21 de la directive 2004/49/CE qui retient que „dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cet organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, entreprise ferroviaire, organisme de tarification, organisme de répartition et organisme notifié, et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête. Il est en outre indépendant fonctionnellement de l'autorité de sécurité et de tout organisme de réglementation des chemins de fer.“

L'option finalement retenue consiste à créer une administration de l'Etat dénommée „Administration des Enquêtes Techniques“. Cette option se justifie par le fait que les fonctions de l'entité des enquêtes techniques ont trait à la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer et relèvent dès lors de la souveraineté nationale.

La nouvelle administration sera placée sous l'autorité du ministre ayant les transports dans ses attributions et elle sera chargée d'effectuer les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer.

Eu égard à la cadence espacée d'éventuelles interventions de l'entité d'enquête, il n'y a pas intérêt à engager un surnombre d'enquêteurs surqualifiés, mais à s'en tenir à un cadre relativement restreint et de faire recours à des experts externes en cas de besoin.

Ainsi est-il proposé de faire administrer l'Administration des Enquêtes Techniques par un directeur d'administration muni de certains pouvoirs de décision qui, dans un premier temps, sera assisté dans ses fonctions par un agent de la carrière moyenne pour exécuter tous les actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à la réalisation de l'objet de l'administration.

\*

### III. TRAVAUX EN COMMISSION

Lors de sa réunion du 26 février 2008, la Commission des Transports a analysé le projet de loi sous rubrique, ainsi que l'avis du Conseil d'Etat datant du 29 janvier 2008.

Le Conseil d'Etat n'est pas convaincu des arguments qui ont guidé le choix des auteurs du projet de loi à créer une administration chargée des enquêtes techniques dans les domaines visés par la loi. Le fait que les fonctions de l'entité des enquêtes techniques ont trait à la sécurité dans les domaines en cause et relèvent dès lors de la souveraineté nationale aurait aux yeux du Conseil d'Etat milité en faveur de la création d'un service au sein du ministère compétent, comme le prévoit d'ailleurs explicitement la directive à transposer dans son article 21.

Le Conseil d'Etat peut néanmoins accepter l'approche choisie par les auteurs du projet de loi du fait que la structure administrative sera limitée à un strict minimum. Le Conseil d'Etat admet que la

solution retenue permet de satisfaire aux exigences communautaires tout en évitant de créer une administration gonflée dont les fonctionnaires seraient réduits à attendre l'avènement d'un accident ou d'un incident grave.

La Commission des Transports approuve l'approche choisie par les auteurs du projet de loi.

Le Conseil d'Etat n'a pas formulé d'observation quant au libellé des articles, à l'exception d'une remarque concernant l'article 11. La commission propose un nouveau libellé pour cet article qui prend en compte les observations de la Haute Corporation. Pour le détail de cette reformulation, il est renvoyé au commentaire des articles.

\*

#### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Article 1er*

L'article 1er définit l'objectif de la loi en projet qui consiste à améliorer la sécurité par la prévention des accidents et des incidents graves dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer au moyen d'enquêtes techniques.

##### *Article 2*

L'article 2 arrête le champ d'application des enquêtes techniques en définissant notamment les cas dans lesquels une enquête technique doit obligatoirement être effectuée et ceux dans lesquels elle n'est que facultative.

##### *Article 3*

L'article 3 définit un certain nombre de termes fréquemment utilisés afin de prévenir d'éventuelles divergences d'interprétation et de qualification.

##### *Article 4*

L'article en question porte création d'une nouvelle administration de l'Etat qui est en charge d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer par la prévention d'accidents et d'incidents graves.

##### *Article 5*

L'article 5 met en évidence le contenu et l'étendue des enquêtes techniques.

##### *Article 6*

L'article 6 prévoit entre autres l'obligation pour l'administration de présenter ses conclusions sous forme d'un rapport écrit, d'établir un rapport annuel sur ses activités et de s'assurer de l'archivage adéquat de tous les documents et informations en relation avec sa mission.

##### *Article 7*

L'article 7 prescrit les critères de désignation des enquêteurs et autorise l'enquêteur à s'assurer toutes les informations et aides nécessaires, y compris la possibilité de demander l'assistance ou de déléguer la mission d'enquête à un organisme d'enquête étranger dûment reconnu par les autorités de cet Etat.

Les paragraphes (4) et (5) déterminent les pouvoirs des enquêteurs et des experts qui les assistent le cas échéant, tandis que le paragraphe (6) règle la gestion des objets et des documents communiqués aux enquêteurs.

##### *Article 8*

L'article 8 détermine les contraintes s'appliquant aux personnes non indispensables ou étrangères à l'enquête technique sur les lieux des accidents et des incidents graves ainsi que les dispositions à prendre pour préserver les objets, documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête.

*Article 9*

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, la diffusion d'informations à caractère confidentiel et, le cas échéant, de recommandations de sécurité, sont déjà autorisées en cours d'enquête dans l'intérêt de la prévention d'accidents ou d'incidents futurs.

*Article 10*

L'article visé rend la déclaration de tout accident ou incident intervenu dans les conditions de l'article 2 obligatoire et détermine les modalités de déclaration.

*Article 11*

L'article 11 prescrit les dispositions pénales applicables.

Le Conseil d'Etat fait remarquer que cet article, dans sa version initiale, tout en décrivant deux types d'infractions incriminées, ne précise pas les autres cas qui devraient également donner lieu à sanction, tels notamment ceux prévus à l'article 8.

Il cite à cet égard un passage de son avis du 23 octobre 2001 concernant le projet (No 4739) qui allait devenir la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer:

*„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.“ “*

Au regard du respect du principe de la légalité des incriminations, le Conseil d'Etat propose de procéder d'une façon similaire dans le cadre du présent projet de loi à l'endroit de l'article 11. La Commission des Transports tient compte de cette recommandation dans sa proposition de texte. Par ailleurs, elle estime que ces adaptations textuelles ne constituent pas des amendements nécessitant un nouvel avis complémentaire du Conseil d'Etat. Elle a informé le Conseil d'Etat de la nouvelle proposition de texte par dépêche le 4 mars 2008, tout en lui demandant s'il peut marquer son accord avec cette façon de procéder.

*Article 12*

L'article 12 détermine les fonctions et les emplois compris dans le cadre du personnel de l'administration ainsi que le statut de ses employés et ouvriers éventuels.

*Articles 13 et 14*

Ces articles traitent des mesures modificatives et abrogatoires qui s'imposent dans le cadre de la présente loi en projet ainsi que de son entrée en vigueur.

*Article 15*

Formule de promulgation.

\*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés de voter le projet de loi dans la teneur suivante.

\*

**TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

**PROJET DE LOI**

portant

- a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques
- b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et
- c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer

**Chapitre 1er – *Objet, Champ d'application et Définitions***

**Art. 1er.** (1) La présente loi a pour objectif d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes et des chemins de fer par la prévention d'accidents ou d'incidents graves dans ces domaines.

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

**Art. 2.** (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 bateau de navigation intérieure sur les voies navigables intérieures ou un navire immatriculé au Luxembourg, et
- b) que l'accident a causé
  - des blessures mortelles qu'ont subies une ou plusieurs personnes à bord desdits moyens de transport, 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 desdits moyens de transport, en train d'y monter ou d'en descendre ou chargées des opérations de chargement ou de déchargement d'un tel moyen de transport, qui
    - 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 bateau de navigation intérieure, 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 ou l'incident grave est intervenu dans les circonstances du présent paragraphe à un aéronef, un bateau de navigation intérieure, un navire ou du matériel ferroviaire immatriculé au Luxembourg, que l'accident ou l'incident grave 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 (1) peut aussi être effectuée 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 et pour tout autre incident qui affecte la sécurité d'exploitation.

(3) Les enquêtes visées aux paragraphes (1) et (2) du présent article 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 des spécifications complémentaires pour les enquêtes techniques relevant de chacun des modes de transport visés au paragraphe (1) de l'article 2 sub a).

**Art. 3.** Au sens de la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente:

- a) le terme „enquêteur“ désigne une personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;
- b) le terme „accident“ désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, voire un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables sur l'intégrité des personnes ou des biens impliqués;
- c) le terme „incident grave“ désigne un événement dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire;
- d) le terme „incident“ désigne tout événement, autre qu'un accident, lié à l'exploitation d'un aéronef, d'un bateau de navigation intérieure, d'un navire ou de matériel ferroviaire et affectant la sécurité d'exploitation;
- e) le terme „enquête“ désigne une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;
- f) le terme „causes“ désigne des actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident.

## **Chapitre 2 – Administration des Enquêtes Techniques**

**Art. 4.** (1) Il est créé une Administration des Enquêtes Techniques (AET), chargée d'effectuer les enquêtes techniques prévues au paragraphe (1) de l'article 2, appelée ci-après „Administration“, qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après dénommé le „ministre“. Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques qui en est le supérieur hiérarchique.

(2) Le personnel de l'Administration est composé de fonctionnaires et employés recrutés conformément à l'article 12 de la présente loi.

**Art. 5.** 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.

**Art. 6.** (1) Les résultats de l'enquête technique sont consignés dans un rapport écrit qui rappelle l'objectif de l'enquête 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 d'incident grave similaire.

(2) L'Administration adresse son rapport final dans les meilleurs délais au ministre et si possible dans les douze mois suivant la date de l'accident ou de l'incident grave. En outre, elle fait régulièrement et au moins une fois par an rapport de ses activités au ministre. Elle en assure en plus une diffusion appropriée auprès des parties susceptibles de tirer bénéfice des conclusions du rapport en matière de sécurité.

(3) L'Administration est chargée de l'archivage adéquat des rapports d'enquête et de toutes les informations et pièces qui s'y rapportent.

**Art. 7.** (1) Pour chaque enquête à effectuer, l'Administration désigne un ou plusieurs enquêteurs qui sont choisis ou non parmi son personnel, 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.

(2) 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'établissement peut autoriser l'enquêteur désigné à s'assurer le concours d'experts.

(3) L'Administration 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 de l'Union européenne. Dans ces conditions, l'Administration 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.

(4) Les enquêteurs désignés dans les formes du présent article:

- a) ont accès au lieu de l'accident ou de l'incident grave ainsi qu'au moyen de transport impliqué, son contenu ou son épave;
- b) peuvent effectuer un relevé des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) ont accès au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement, ainsi qu'aux moyens d'exploitation de ces éléments;
- d) ont accès aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes;
- e) ont accès aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués le cas échéant à la demande de l'autorité judiciaire sur les personnes impliquées dans l'exploitation du moyen de transport impliqué;
- f) peuvent procéder à l'audition de témoins;
- g) ont accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant, le constructeur ou les autorités responsables du mode de transport concerné;
- h) peuvent 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.

(5) Dans les limites fixées à cet effet par l'Administration, 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.

(6) Les objets et les documents communiqués en vertu du paragraphe (4) du présent article aux enquêteurs sont restitués dès 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 examen ou à analyse n'entraînent aucun droit à l'indemnité.

**Art. 8.** (1) 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.

(2) 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 bateau de navigation intérieure, 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.

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

(4) En cas d'accident ou d'incident grave, l'équipage concerné, le propriétaire et l'exploitant du moyen de transport impliqué 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.

**Art. 9.** (1) Sans préjudice de l'article 23 du code d'instruction criminelle, toutes les personnes exerçant ou ayant exercé une activité pour l'Administration, ainsi que les experts mandatés par l'entité d'enquête, sont tenus au secret professionnel et passibles des peines prévues à l'article 458 du Code pénal en cas de violation de ce secret.

(2) L'Administration est habilitée à transmettre en cours d'enquête des informations ayant un caractère confidentiel résultant de l'enquête technique, ainsi que, le cas échéant, des recommandations de sécurité aux autorités responsables, aux propriétaires ou exploitants des moyens de transport concernés par l'accident ou l'incident grave et aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien du type de moyen de transport concerné, si elle estime que ces informations sont de nature à prévenir le renouvellement d'un accident ou d'un incident grave.

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.

**Art. 10.** Tout accident, incident grave ou incident qui est survenu dans les conditions de l'article 2 et qui concerne l'un des moyens de transport visés au paragraphe (1) de l'article 2 sub a) doit être déclaré sans retard à l'Administration.

La déclaration doit être faite par le responsable à bord du moyen de transport impliqué, lorsque l'accident ou l'incident grave 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.

### **Chapitre 3 – Dispositions pénales**

**Art. 11.** Les infractions aux dispositions de l'article 7, 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, soit à les dissimuler, en les altérant ou en les faisant disparaître, ainsi que des articles 8 (paragraphe (1), (2) et (4)), 9 (paragraphe (2)) et 10 de la présente loi sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 251 € à 125.000 € ou d'une de ces peines seulement.



## **Chapitre 4 – Dispositions relatives au cadre de l'Administration**

**Art. 12.** (1) Le cadre du personnel de l'Administration comprend, en dehors d'un directeur et dans l'ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants:

1. Dans la carrière supérieure:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 12:

- des conseillers de direction première classe et/ou des ingénieurs première classe;
- des conseillers de direction et/ou des ingénieurs-chefs de division;
- des conseillers de direction adjoints et/ou des ingénieurs principaux;
- des attachés de gouvernement premiers en rang et/ou des ingénieurs-inspecteurs;
- des attachés de gouvernement et/ou des ingénieurs;
- des stagiaires ayant le titre d'attachés d'administration et/ou des stagiaires ayant le titre d'ingénieur stagiaire.

2. Dans la carrière moyenne de l'ingénieur technicien:

grade de computation de la bonification d'ancienneté: grade 7:

- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux premiers en rang;
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux;
- des ingénieurs techniciens-inspecteurs;
- des ingénieurs techniciens principaux;
- des ingénieurs techniciens;
- des ingénieurs techniciens stagiaires.

La promotion aux fonctions supérieures à celle d'ingénieur technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

(2) Le cadre du personnel prévu au paragraphe (1) peut être complété par des employés de l'Etat ainsi que par des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires.

(3) Le nombre des emplois des carrières est déterminé conformément aux dispositions de la loi du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.

(4) Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires de la carrière supérieure, de la carrière de l'ingénieur technicien et ceux de la carrière moyenne aux fonctions supérieures aux grades de rédacteur principal. Le ministre nomme aux autres fonctions.

(5) Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne soient pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage de nomination et d'avancement sont déterminées par règlement grand-ducal.

## **Chapitre 5 – Dispositions modificatives**

**Art. 13.** La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit:

a) L'article 22 section IV est modifié comme suit:

- au numéro 9 est ajoutée la mention „le directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques“.

b) L'annexe A – classification des fonctions – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:

- au grade 17 est ajoutée la mention „Administration des Enquêtes Techniques – directeur“.

- c) L'annexe D – détermination – rubrique I, „Administration générale“, est modifiée comme suit:
- à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention „directeur de l'Administration des Enquêtes Techniques“.

**Chapitre 6 – Disposition abrogatoire – Entrée en vigueur**

**Art. 14.** La loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer est abrogée.

**Art. 15.** La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 12 mars 2008

*Le Rapporteur,*  
Marc ANGEL

*Le Président,*  
Roland SCHREINER

