

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 172

28 novembre 2008

Sommaire

Règlement grand-ducal du 31 octobre 2008 portant tarification des prestations du Service de métrologie légale page 2390

Règlement grand-ducal du 7 novembre 2008 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine du chemin de fer 2393

Règlement grand-ducal du 14 novembre 2008 portant fixation du montant du droit de timbre applicable aux certificats de nationalité 2395

Règlement grand-ducal du 19 novembre 2008 relatif à l'utilisation des défibrillateurs externes automatiques 2396

**Règlement grand-ducal du 31 octobre 2008 portant tarification des prestations
du Service de métrologie légale.**

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

Vu l'article 12, lettre c) de la loi du 17 mai 1882 sur les poids et mesures, tel que cet article a été modifié en dernier lieu par la loi du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services;

Vu la loi du 20 mai 2008 relative à la création d'un Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Vu l'avis de la Chambre des métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Les prestations de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services, ci-après dénommé l'Institut, dans le domaine de la métrologie légale, intervenant en vérification primitive, périodique ou après mise en conformité sont à rémunérer conformément au tarif des rémunérations pour service rendu figurant à l'annexe qui fait partie intégrante du présent règlement.

Le fait de l'intervention de l'Institut rend exigible ces rémunérations.

Art. 2. Le règlement grand-ducal modifié du 22 octobre 1991 portant tarification des prestations du service de métrologie est abrogé.

Art. 3. Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre de l'Economie
et du Commerce extérieur,*
Jeannot Krecké

Palais de Luxembourg, le 31 octobre 2008.
Henri

ANNEXE

Tarif des rémunérations pour service rendu

Objet de la disposition		Montants en euros	
		Vérification primitive et après mise en conformité	périodique
1.	Poids		
1.1.	Poids de commerce		
	Valeur nominale:		
	jusqu'à 500 g inclus	0,37	0
	1 kg et 2 kg	0,50	0
	5 kg et 10 kg	0,75	0
	égale ou supérieure à 20 kg	1,25	0
1.2.	Poids d'une précision supérieure à la précision moyenne		
1.2.1.	Poids de précision M1		
	Valeur nominale:		
	jusqu'à 500 g inclus	0,75	0,75
	1 kg et 2 kg	1,00	1,00
	5 kg et 10 kg	1,50	1,50
	égale ou supérieure à 20 kg	2,50	2,50
1.2.2.	Poids de précision E2, F1 et F2		
	Valeur nominale:		
	jusqu'à 500 g inclus	1,25	1,25
	1 kg et 2 kg	2,00	2,00
	5 kg et 10 kg	2,50	2,50
	égale ou supérieure à 20 kg	4,50	4,50

Objet de la disposition		Montants en euros	
		Vérification primitive et après mise en conformité	Vérification périodique
1.3.	Opérations accessoires		
1.3.1.	Ajustage		
	Valeur nominale:		
	jusqu'à 500 g inclus	0,75	0,75
	1 kg et 2 kg	1,00	1,00
	5 kg et 10 kg	1,50	1,50
	égale ou supérieure à 20 kg	2,50	2,50
1.3.2.	Remise à neuf (renouvellement peinture/cavité d'ajustage)		
	Valeur nominale:		
	jusqu'à 500 g inclus	2,00	2,00
	1 kg et 2 kg	3,00	3,00
	5 kg et 10 kg	5,50	5,50
	égale ou supérieure à 20 kg	7,50	7,50
1.3.3.	Détermination de l'erreur de calibrage		
	par poids de commerce (précision inférieure à M1)	0,50	0,50
	par poids de précision M1	0,75	0,75
	par poids de précision E2, F1 et F2	1,00	1,00
2.	Mesure de capacité		
2.1.	Mesures de capacité pour liquides, mesure de capacité de service		
	Capacité nominale:		
	jusqu'à 2 litres inclus	1,50	0
	supérieure à 2 litres	2,25	0
2.2.	Mesures de capacité pour matières sèches		
	Capacité nominale:		
	jusqu'à 2 litres inclus	0,50	0
	supérieure à 2 litres	0,75	0
3.	Mesures de longueur		
3.1.	Mesures matérialisées de longueur		
3.1.1.	Mesures d'une seule pièce, rigides ou semi-rigides, en métal ou en un autre matériau		
	Longueur nominale:		
	jusqu'à 2 m inclus	1,00	0
	supérieure à 2 m	3,00	0
3.1.2.	Mesures articulées en métal ou en un autre matériau		
	Longueur nominale:		
	jusqu'à 2 m inclus	1,50	0
	supérieure à 2 m	4,50	0
3.1.3.	Mesures en ruban de fibre de verre ou matière plastique, à bouts, à traits ou mixtes, mesures de longueur sur enrouleur		
	Longueur nominale:		
	jusqu'à 2 m inclus	1,50	0
	supérieure à 2 m	6,00	0
3.1.4.	Supplément pour la détermination de l'erreur de calibrage, par repère	2,50	0
3.2.	Appareils mesureurs de longueur	25,00	12,50

Objet de la disposition		Montants en euros	
		Vérification primitive et après mise en conformité	périodique
4.	Instruments de pesage		
4.1.	Instruments de pesage à fonctionnement non automatique Par récepteur de charge et suivant portée maximale:		
	jusqu'à 50 kg inclus	5,00	0
	de 50 kg à 500 kg inclus	10,00	5,00
	de 500 kg à 5000 kg	12,50	6,20
	pour chaque fraction de 1 t en plus	1,00	0,50
4.2.	Instruments de pesage à fonctionnement automatique		
4.2.1.	Triuses pondérales de contrôle et de classement Portée maximale:		
	jusqu'à 5 kg inclus	7,50	5,00
	supérieure à 5 kg	12,50	7,50
4.2.2.	Doseuses pondérales à fonct. automatique, instruments totalisateurs continus et discontinus, bandes transporteuses, ponts-basculés routiers et ferroviaires dynamiques, bascules montées sur bennes, pelles mécaniques et autres instruments de pesage automatiques par récepteur de charge et suivant portée maximale:		
	jusqu'à 500 kg inclus	20,00	15,00
	de 500 kg à 5000 kg	30,00	22,50
	pour chaque fraction de 1 t en plus	2,00	1,50
5.	Ensembles de mesurage		
5.1.	Ensembles de mesurage routiers (distributeurs routiers) Livraison minimale:		
	inférieure ou égale à 5 litres, par compteur	3,75	2,50
	supérieure à 5 litres, par compteur	7,50	5,00
5.2.	Ensembles de mesurage montés sur camions-citernes, par compteur, avec ou sans appareillage du service de métrologie	10,00	7,50
6.	Jaugeage		
6.1.	Fûts, tonneaux, cuves, citernes et autres récipients Capacité totale:		
	jusqu'à 500 litres inclus	3,00	
	pour chaque fraction de 100 litres en plus	0,25	
6.2.	Opérations accessoires		
6.2.1.	Fabrication et fixation d'une plaque signalétique	2,50	
6.2.2.	Repère réglé et fixé sur citerne	2,50	
6.2.3.	Pyrogravure	1,25	
6.2.4.	Fabrication d'une échelle graduée, par repère	0,50	
6.2.5.	Utilisation du compteur-étalon du service de métrologie	25,00	
6.2.6.	Consommation d'eau, par tranche de 1 m ³	1,12	
7.	Contrôle des contenus effectifs des préemballages Valeur nominale:		
	jusqu'à 2000 g ou 200 ml inclus et par préemballage contrôlé	1,00	
	supérieure à 2000 g ou 2000 ml et par préemballage contrôlé	1,50	
8.	Compteurs d'eau froide		
8.1.	Contrôle d'un compteur d'eau froide	30,00	
8.2.	Consommation d'eau, par tranche de 1 m ³	1,12	

Objet de la disposition		Montants en euros
9.	Mise à disposition des poids et masses étalons	
9.1.	Mise à disposition et emploi des poids étalons lors d'un contrôle métrologique Valeur nominale: inférieure à 20 kg, par pièce et par tranche de 3 jours de 20 kg, par pièce et par tranche de 3 jours	0,12 0,25
9.2.	Transport et mise à disposition des masses étalons en cas de vérification primitive ou après mise en conformité forfait pour 5 jours ouvrables, et par pièce pour chaque jour ouvrable en plus, et par pièce	6,20 0,75
9.3.	Mise à disposition et emploi des masses étalons en cas de vérification périodique par pièce de 500 kg	2,50

Règlement grand-ducal du 7 novembre 2008 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine du chemin de fer.

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

Vu la loi du 30 avril 2008 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;

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

Sur le rapport de notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le présent règlement grand-ducal a pour objet de déterminer les spécifications complémentaires pour les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine des chemins de fer, telles que notamment définies par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Art. 2. Aux fins de la loi du 30 avril 2008 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, on entend pour le domaine du chemin de fer par

- a) «accident», un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- b) «accident grave», toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;
- c) «incident», tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;
- d) «incident grave», un événement dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel, par exemple, suite à:
 - une avarie à la voie qui paraît devoir entraîner l'interdiction d'utilisation d'une voie de pleine ligne ou d'une voie principale de gare pour plus de 48 heures;
 - une perturbation dans le service de l'exploitation technique nécessitant un détournement de trains de voyageurs, un transbordement de voyageurs, une interruption de circulation sur une ligne ou une interception d'une voie principale de gare de plus de 48 heures;

- e) «blessure grave», toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui:
1. soit nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies;
 2. soit se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez);
 3. soit se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou
 4. soit de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon, ou
 5. soit se traduit par la lésion d'un organe interne, ou
 6. soit se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps, ou
 7. soit résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.
- Ne sont pas pris en compte les lésions corporelles dues à des causes naturelles, des blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou des blessures subies par une personne séjournant illicitement sur le domaine ferroviaire;
- f) «blessure mortelle», toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident;
- g) «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public telle qu'elle est définie à l'article 2 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- h) «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire», l'entreprise chargée de la gestion du réseau ferré, telle qu'elle est définie par la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- i) «enregistreur de bord», tout type d'enregistreur installé à bord d'un engin moteur en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents et incidents;
- j) «recommandation de sécurité», toute proposition formulée par l'entité d'enquête sur les accidents de l'Etat qui a mené l'enquête technique, sur la base de renseignements résultant de cette enquête, en vue de prévenir les accidents et les incidents.

Art. 3. Aux termes de l'article 10 de la loi du 30 avril 2008 précitée, l'entreprise ferroviaire impliquée a l'obligation de fournir, en cas d'un accident ou d'un incident les informations qui comprendront au moins:

- a) nom, prénom et qualités de l'informateur;
- b) date/heure et lieu de l'accident ou incident;
- c) description de l'accident ou incident et de l'envergure des dommages corporels et matériels;
- d) nombre total de personnes impliquées dans l'accident ou incident;
- e) immatriculation de l'engin moteur et des wagons et voitures impliqués dans l'accident ou l'incident;
- f) propriétaires ou exploitants du matériel sub e);
- g) conducteur de l'engin moteur;
- h) numéro du train.

L'entreprise ferroviaire impliqué, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, l'Administration des Chemins de Fer ont l'obligation de déclarer sans retard au ministre ayant les chemins de fer dans ses compétences et à l'Administration des Enquêtes Techniques tout accident ou incident dont ils ont eu connaissance.

L'Administration des Enquêtes Techniques réagit à ces déclarations et prend les dispositions nécessaires pour commencer les enquêtes au plus tard une semaine après réception des déclarations concernant l'accident ou l'incident, visé à l'article 2 de la loi du 30 avril 2008 précitée.

Art. 4. L'Administration des Enquêtes Techniques décide s'il convient d'effectuer ou non une enquête sur tel accident ou incident. Dans sa décision, elle tient compte des éléments suivants:

- a) la gravité de l'accident ou de l'incident;
- b) la question de savoir s'il fait partie d'une série d'accidents ou d'incidents ayant une certaine importance au niveau d'un système;
- c) ses conséquences sur la sécurité ferroviaire au niveau communautaire;
- d) les demandes des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, de l'Administration des Chemins de Fer ou des Etats membres de l'Union européenne.

Art. 5. Dans tous les cas, l'Administration des Enquêtes Techniques détermine l'ampleur des enquêtes et la procédure à suivre pour leur réalisation en tenant compte des principes et objectifs visés par les dispositions légales en vigueur et en fonction des enseignements qu'elle compte tirer de l'accident ou de l'incident en vue d'améliorer la sécurité.

L'enquête est effectuée indépendamment de toute enquête judiciaire. Néanmoins, en cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, l'Administration des Enquêtes Techniques est pour le moins informée des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Elle a 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. 6. Un accident ou un incident fait l'objet d'une enquête menée par l'Administration des Enquêtes Techniques, s'il s'est produit sur le système ferroviaire luxembourgeois. S'il n'est pas possible de déterminer dans quel Etat membre il s'est produit ou s'il s'est produit à proximité d'une installation frontalière entre deux Etats membres, les organismes

compétents se mettent d'accord sur celui qui effectuera l'enquête ou conviennent de l'effectuer en coopération. Dans le premier cas, l'autre organisme peut participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

Les organismes homologues d'un autre Etat membre sont invités à participer à une enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et agréée dans cet Etat membre est impliquée dans l'accident ou l'incident.

Les organismes compétents peuvent convenir de mener des enquêtes en coopération dans d'autres circonstances.

Art. 7. L'enquête est menée de manière aussi ouverte que possible, en permettant à toutes les parties d'être entendues et en mettant les résultats en commun. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel et des usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans les projets de rapports.

L'Administration des Enquêtes Techniques conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure de remettre l'infrastructure en état et de l'ouvrir aux services de transport ferroviaire dans les meilleurs délais.

Art. 8. 1. Chaque enquête sur un accident ou un incident fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête, à savoir l'amélioration éventuelle de la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents, et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité.

2. L'Administration des Enquêtes Techniques publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe V de la directive 2004/49/CE. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 7 ainsi qu'aux parties et organismes intéressés dans d'autres Etats membres.

3. Chaque année, l'Administration des Enquêtes Techniques publie, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

Art. 9. 1. Dans un délai d'une semaine après sa décision d'ouvrir une enquête, l'Administration des Enquêtes Techniques en informe l'Agence ferroviaire européenne. La notification indique la date, l'heure et le lieu de l'accident ou de l'incident, ainsi que son type et ses conséquences en termes de pertes humaines, de personnes blessées et de dommages matériels.

2. L'Administration des Enquêtes Techniques transmet à l'Agence ferroviaire européenne une copie du rapport final visé à l'article 8, paragraphe 2, et du rapport annuel visé à l'article 8, paragraphe 3.

Art. 10. 1. Une recommandation en matière de sécurité formulée par l'Administration des Enquêtes Techniques ne peut en aucun cas constituer une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

2. Les recommandations sont adressées à l'Administration des Chemins de Fer et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes ou autorités ou à d'autres Etats membres. Les Etats membres et leur autorité de sécurité prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les recommandations en matière de sécurité formulées par les organismes d'enquête soient dûment prises en considération, et, le cas échéant, fassent l'objet de mesures appropriées.

3. L'Administration des Chemins de Fer et d'autres autorités ou organismes ou, le cas échéant, d'autres Etats membres auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport au moins une fois par an à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

Art. 11. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Transports,
Lucien Lux

Palais de Luxembourg, le 7 novembre 2008.
Henri

Règlement grand-ducal du 14 novembre 2008 portant fixation du montant du droit de timbre applicable aux certificats de nationalité.

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

Vu l'article 25 de la loi du 23 octobre 2008 sur la nationalité luxembourgeoise;

Vu l'article 2, paragraphe 1^{er}, de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article 1^{er}. Les certificats de nationalité sont passibles d'un droit de timbre de quatre euros, lorsque leur validité est d'un an ou inférieure à un an, et de dix euros, lorsque leur durée de validité est supérieure à un an sans dépasser cinq ans.

Article II. L'article 81 du règlement grand-ducal du 1^{er} août 2001 relatif au basculement en euro le 1^{er} janvier 2002 et modifiant certaines dispositions réglementaires est abrogé.

Article III. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

Article IV. Notre Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de la Justice,
Luc Frieden

Palais de Luxembourg, le 14 novembre 2008.
Henri

**Règlement grand-ducal du 19 novembre 2008 relatif à l'utilisation
des défibrillateurs externes automatiques.**

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

Vu la loi modifiée du 16 janvier 1990 relative aux dispositifs médicaux;

Vu l'avis du Collège médical;

Vu l'avis du Conseil supérieur de certaines professions de santé;

Vu l'avis de la Commission permanente pour le secteur hospitalier;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Santé et de la Sécurité sociale et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Au sens du présent règlement, on entend par:

- a) «défibrillateur externe automatique»: tout défibrillateur externe entièrement automatique ou semi-automatique permettant d'administrer un choc électrique sur analyse, que ce soit ou non en devant appuyer au préalable sur un bouton;
- b) «défibrillateur externe automatique de catégorie 1»: un défibrillateur externe automatique ne permettant pas de passer en mode manuel ni, dès lors, d'administrer un choc électrique de manière autonome, et qui ne dispose pas d'un écran permettant de suivre le rythme cardiaque;
- c) «défibrillateur externe automatique de catégorie 2»: un défibrillateur externe automatique qui permet de passer en mode manuel et, dès lors, d'administrer un choc électrique de manière autonome ou qui dispose d'un écran permettant de suivre le rythme cardiaque.

Art. 2. (1) Un défibrillateur de catégorie 1 peut être utilisé par toute personne.

(2) Est habilitée à utiliser un défibrillateur externe automatique de catégorie 2 toute personne pouvant se prévaloir d'une formation à la prise en charge de l'arrêt cardio-respiratoire validée par le ministre ayant la santé dans ses attributions.

Le défibrillateur visé au présent paragraphe ne peut toutefois être utilisé en mode manuel que par un médecin ou par un infirmier.

Art. 3. Le contrôle du défibrillateur externe automatique se fera conformément aux instructions du fabricant.

Le propriétaire ou le détenteur d'un défibrillateur externe automatique est tenu de vérifier ou de faire vérifier une fois par mois l'état de son défibrillateur automatique et, en particulier, de noter les éventuels messages d'alerte concernant la batterie de l'appareil. La présence d'une paire d'électrodes intacte sera vérifiée.

Il documente l'ensemble de ces vérifications dans un registre.

Art. 4. Après chaque utilisation, le défibrillateur externe automatique fera l'objet d'une révision conformément aux instructions du fabricant. Cette révision inclut notamment un contrôle portant sur l'état de la batterie ainsi que sur l'existence d'une paire d'électrodes en état de fonctionnement.

Art. 5. Lorsqu'à la suite d'une défibrillation ou d'une tentative de défibrillation à l'aide d'un défibrillateur externe automatique, le patient est pris en charge par un établissement hospitalier ou, le cas échéant, par l'antenne mobile d'un service d'urgence d'un établissement hospitalier, les données recueillies par le défibrillateur seront enregistrées dans le dossier individuel du patient visé à l'article 36 de la loi du 28 août 1998 sur les établissements hospitaliers.

Art. 6. Notre Ministre de la Santé est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de la Santé,
Mars Di Bartolomeo

Palais de Luxembourg, le 19 novembre 2008.
Henri