

## **Projet de règlement grand-ducal établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et abrogeant**

- a) Les articles 1 à 5 et l'annexe 1 du 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;
- b) l'article 7 du règlement grand-ducal du 28 juin 2002 transposant la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse.

### **Exposé des motifs**

Le Luxembourg s'est doté d'une première législation cadre en matière d'enquête sur les accidents dans le domaine des transports avec la loi du 8 mars 2002 qui encadre les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et par 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.

Un 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 prend sa base légale sur cette loi ainsi que sur la loi maritime du 9 novembre 1990 telle qu'elle a été modifiée par la suite.

Le règlement grand-ducal du 20 mars 2002 s'appuyait principalement sur les règles internationales en matière d'enquêtes sur les accidents maritimes en l'occurrence le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale du 27 novembre 1997 (ci-après dénommé « code de l'OMI »).

La loi du 8 mars 2002 a été abrogée par une loi du 30 avril 2008 et il a paru nécessaire au législateur de 2008 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, tels sont les objectifs de cette réforme.

Par ailleurs, la loi de 2008 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.

Cet arsenal juridique est complété par une nouvelle directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (...) que le présent avant-projet de règlement grand-ducal propose de transposer en droit national.

Cette directive fait partie du paquet réglementaire désigné comme ERIKA 3. Ces mesures font suite au naufrage du tristement célèbre pétrolier du même nom. La Commission européenne a élaboré fin 2005 sept propositions de directives dans le domaine de la sécurité maritime qui portent respectivement sur :

- Le respect des obligations des Etats du pavillon ;
- Une modification de la directive sur les sociétés de classification ;
- Une modification de la directive portant sur le contrôle par l'Etat du port ;
- Une modification de la directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information ;
- Une proposition de directive sur les enquêtes après accidents ;
- Une proposition de directive sur la responsabilité civile et les garanties financières des propriétaires de navires ;
- Une proposition de Règlement relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident.

Cet ensemble de propositions vient compléter les dispositifs existants connus sous le nom d'Erika 1 et Erika 2 et porte sur deux aspects principaux : d'une part renforcer la prévention des accidents et des pollutions, d'autre part assurer une réponse plus efficace après accident.

Ces propositions interviennent dans un contexte plus global marqué par l'initiative de la Commission en faveur du renforcement de la dimension maritime de l'Union européenne.

La règle I/21 de la Convention internationale du 1<sup>er</sup> novembre 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée «convention SOLAS 74»), la Convention internationale du 5 avril 1966 sur les lignes de charge et la Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires établissent les responsabilités incombant à l'Etat du pavillon en ce qui concerne l'exécution d'enquêtes sur les accidents et la communication des conclusions pertinentes à l'Organisation maritime internationale (OMI).

L'article 2 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ci-après dénommée «CNUDM») établit le droit d'un Etat côtier d'enquêter sur la cause de tout accident de mer survenant dans sa mer territoriale susceptible de présenter un danger pour la vie humaine ou l'environnement, de nécessiter l'intervention de ses autorités de recherche et de sauvetage ou d'affecter d'une autre manière cet Etat côtier.

L'article 94 de la CNUDM établit que l'Etat du pavillon ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur certains accidents de mer ou incidents de navigation survenus en haute mer.

Le code d'application des instruments obligatoires de l'OMI annexé à la résolution A.996(25) de l'Assemblée de l'OMI du 29 novembre 2007 rappelle l'obligation qu'ont les Etats du pavillon de faire en sorte que les enquêtes sur la sécurité en mer soient menées par des enquêteurs suffisamment qualifiés et connaissant bien les questions liées aux accidents et aux incidents de mer. Ce code exige en outre que les Etats du pavillon soient à même de mettre à disposition des enquêteurs qualifiés à cette fin, où que l'accident ou l'incident se soit produit.

Il convient de tenir compte du code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, qui prévoit la mise en œuvre d'une approche commune pour la conduite des enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents de mer et la coopération entre les Etats en vue d'identifier les facteurs à l'origine de tels événements. Au même titre il faut considérer les résolutions A.861(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997 et MSC.163(78) du comité de la sécurité maritime de l'OMI du 17 mai 2004, qui fournissent une définition de l'enregistreur des données du voyage.

Enfin la convention maritime du travail de 2006 prévoit dans la règle 5.1.6. que tout Membre diligente une enquête officielle sur tout accident maritime grave ayant entraîné blessure ou perte de vie humaine qui implique un navire battant son pavillon. Le rapport final de cette enquête est en principe rendu public.

La directive 2009/18/CE pose plus explicitement comme objectif de maintenir un niveau général de sécurité élevé dans le secteur des transports maritimes en Europe et de tout mettre en œuvre afin de réduire le nombre d'accidents et d'incidents de mer.

L'organisation diligente d'enquêtes techniques sur les accidents de mer améliore la sécurité maritime étant donné qu'elle contribue à prévenir la répétition de tels accidents qui entraînent la perte de vies humaines, la perte de navires et la pollution de l'environnement marin.

Il est essentiel que les enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents impliquant des navires de mer ou d'autres navires dans des zones portuaires ou d'autres zones maritimes réglementées soient effectuées de manière objective afin d'établir de façon probante les circonstances et les causes de ces accidents ou incidents. Les enquêtes sont à mener par des enquêteurs qualifiés, sous le contrôle d'un organisme ou d'une entité indépendant(e), dotés des compétences nécessaires afin d'éviter tout conflit d'intérêts.

La loi de base en matière d'enquête technique du 30 avril 2008 prévoit un certain nombre de dispositions adressées également par cette directive qui est néanmoins plus explicite sur un certain nombre de points. Soucieux d'élaborer un texte effectuant une transposition complète de la directive le gouvernement opte pour une transposition en suivant le texte de celle-ci au plus près.

## **Texte du projet de règlement grand-ducal**

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

Vu la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi du 17 juin 1994 ;

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 la directive 2009/18/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil;

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

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 du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et de Notre Ministre de la Justice, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

### **Arrêtons :**

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

1. Le présent règlement a pour objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, de réduire ainsi les risques d'accidents de mer à l'avenir:
  - a) en facilitant l'organisation diligente d'enquêtes de sécurité et une analyse correcte des accidents et incidents de mer, afin d'en déterminer les causes; et
  - b) en veillant à ce qu'il soit rendu compte de manière précise et en temps opportun des conclusions des enquêtes de sécurité et des propositions de mesures correctives.
  
2. Les enquêtes effectuées en vertu du présent règlement n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes conformément à l'article 5 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, ci-après la loi sur les enquêtes techniques.  
Néanmoins, l'Administration des enquêtes techniques, ci-après l'AET ne s'interdit pas, du fait qu'il est possible de déterminer les fautes ou les responsabilités à partir des conclusions, de rendre pleinement compte des causes de l'accident ou de l'incident de mer.

## Art. 2. Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux accidents et aux incidents de mer qui:

- a) impliquent des navires battant pavillon d'un Etat membre;
- b) surviennent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures des Etats membres, telles que définies par la CNUDM; ou
- c) mettent en jeu d'autres intérêts importants des Etats membres.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux accidents et incidents de mer qui impliquent uniquement:

- a) des navires de guerre ou destinés au transport de troupes et d'autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales non commerciales;
- b) des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, des navires en bois de construction primitive, des yachts et des bateaux de plaisance utilisés à des fins non commerciales, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et s'ils transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;
- c) des bateaux de navigation intérieure exploités sur des voies navigables intérieures;
- d) des bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 15 mètres;
- e) des unités fixes de forage au large.

## Art. 3. Définitions

Aux fins du présent règlement:

1) on entend par «Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer», le code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997, tel qu'il a été mis à jour ou toute version ultérieure du code;

2) «Accident de mer»; le terme *Accident de mer* désigne un événement ayant entraîné :

- la mort d'une personne ou des blessures graves causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci;
- la perte par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des opérations du navire ou en rapport avec ces opérations;
- la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire;
- des dommages matériels subis par un navire;
- l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage;
- des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci; ou
- des atteintes graves à l'environnement, qui résultent des dommages subis par un (des) navire(s) qui sont causés par l'exploitation d'un ou de plusieurs navire(s).

3) «Accident très grave»; Le terme *Accident très grave* désigne un accident survenu à un navire qui entraîne la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou une pollution grave.

4) «Incident de mer»; le terme *Incident de mer* désigne un événement causé par l'exploitation du navire ou en rapport avec celle-ci qui met en danger le navire ou une personne, ou à la suite duquel de graves dommages pourraient être causés soit au navire ou à sa structure, soit à l'environnement.

5) «Enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer»; le terme *Enquête de sécurité* sur un accident ou incident de mer désigne une procédure menée, en public ou à huis clos, en vue de prévenir les accidents et qui comporte le rassemblement et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, y compris l'identification des circonstances et la détermination des causes et, s'il y a lieu, la formulation de recommandations en matière de sécurité.

6) «Etat principalement responsable de l'enquête»; le terme *Etat principalement responsable de l'enquête* désigne l'Etat assumant la responsabilité de la conduite de l'enquête conformément à l'accord mutuellement arrêté entre Etats ayant d'importants intérêts en jeu.

7) «Etat ayant d'importants intérêts en jeu»; "le terme " Etat ayant d'importants intérêts en jeu " désigne un Etat :

- qui est l'Etat du pavillon d'un navire faisant l'objet d'une enquête; ou

- dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de mer; ou

- dans lequel un accident de mer a causé ou menacé de causer un grave préjudice à l'environnement de l'Etat

ou dans les zones sur lesquelles il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international; ou

- dans lequel les conséquences d'un accident de mer ont causé ou menacé de causer un grave préjudice soit à l'Etat lui-même, soit à des îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction en vertu du droit international; ou

- dans lequel un accident de mer a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat;

ou

- qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête; ou

- qui, pour toute autre raison, fait valoir qu'il a des intérêts qui sont jugés importants par l'Etat responsable de l'enquête.

8) «Accident grave» ; le terme *Accident grave* désigne un accident ne répondant pas aux critères d'un accident très grave au cours duquel se produisent :

- un incendie, une explosion, un échouement, un contact, une avarie due au gros temps, une avarie causée par les glaces, une fissuration ou une défectuosité présumée de la coque, etc., qui entraînent :

-des dommages de structure affectant la navigabilité du navire, tels qu'une brèche dans la coque sous la flottaison, l'immobilisation des machines principales, des dommages importants dans les locaux d'habitation,etc.;

ou

- une pollution (quelle qu'en soit l'ampleur); et/ou

- une panne nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre.s'entendent conformément à la définition actualisée contenue dans la circulaire MSC-MEPC.3/Circ.3 du comité de la sécurité maritime et du comité de la protection du milieu marin de l'OMI du 18 décembre 2008;

9) «Directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer» ; on entend par «Directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer», les directives annexées à la résolution LEG.3(91) du comité juridique de l'OMI du 27 avril 2006 telles qu'approuvées par le conseil d'administration de l'Organisation internationale du travail lors de sa 296 e session des 12-16 juin 2006;

10) «Transbordeur roulier» ; le terme «transbordeur roulier» désigne un navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;

11) «engin à passagers à grande vitesse» "engin à passagers à grande vitesse": un engin à grande vitesse tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée au 29 avril 1999, qui transporte plus de douze passagers;

12) «Enregistreur des données du voyage» ; le terme «Enregistreur des données du voyage» (ci-après dénommé «VDR») désigne un système complet, y compris tous les éléments qui pourraient être nécessaires au raccordement aux sources de données d'entrée aux fins du traitement et du codage des données, le support d'enregistrement final à l'intérieur de son enveloppe, l'alimentation en énergie et la source d'énergie de réserve spécialisée;

13) «Recommandation de sécurité» ; par «Recommandation de sécurité», on entend toute proposition faite, notamment en matière d'enregistrement et de contrôle:

- par l'organisme d'enquête de l'Etat qui effectue ou qui prend la direction de l'enquête de sécurité sur la base des informations découlant de cette enquête; ou, le cas échéant,

- par la Commission européenne sur la base d'une analyse succincte des informations et des résultats des enquêtes de sécurité menées;

14) Etat membre : un Etat membre de l'Union européenne.

#### **Art. 4. Statut des enquêtes de sécurité**

En procédant conformément à l'article 7 paragraphe 3 de la loi sur les enquêtes techniques, l'AET assistera les organismes d'enquête étrangers dans le cadre des enquêtes de sécurité dirigées par d'autres Etats ou la délégation à un autre Etat membre de la conduite d'une telle enquête conformément à l'article 7 du présent règlement. Si l'AET a la responsabilité de l'enquête suivant l'article 10 du présent règlement elle coordonnera les activités des organismes d'enquête dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif du présent règlement.

#### **Art. 5. Obligation d'enquêter**

1. L'AET effectue une enquête de sécurité après un accident de mer très grave conformément à la loi sur les enquêtes accidents et le présent règlement:

a) impliquant un navire battant pavillon luxembourgeois, quel que soit le lieu de l'accident;

b) survenant dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures telles que définies dans la CNUDM, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués dans l'accident; ou

c) touchant d'importants intérêts du Luxembourg, quel que soit le lieu de l'accident et le pavillon du ou des navires impliqués.

2. En outre, dans le cas d'accidents graves, l'AET effectue une évaluation préalable afin de décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité aux termes du présent règlement. Lorsque l'AET décide de ne pas effectuer une enquête approfondie de sécurité aux termes du présent règlement, les motifs de cette décision sont enregistrés et notifiés conformément à l'article 17 paragraphe 3.

Dans le cas de tout autre accident ou incident de mer, l'AET décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité, sans préjudice des dispositions de l'article 2 paragraphe 2 de la loi sur les enquêtes accidents. Dans les décisions visées au premier et second paragraphe, l'AET tient compte de la gravité de l'accident ou de l'incident de mer, du type de navire et/ou de cargaison impliqués, et de la possibilité que les conclusions de l'enquête de sécurité soient susceptibles de conduire à la prévention des accidents et incidents futurs.

3. La portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité sont déterminées par l'organisme d'enquête de l'Etat principalement responsable de l'enquête, en collaboration avec les organismes équivalents des autres Etats ayant d'importants intérêts en jeu, de la manière qui lui semble la plus adaptée pour atteindre l'objectif de la présente directive et de manière à prévenir des accidents ou incidents futurs.

4. Lorsqu'il mène les enquêtes de sécurité, l'organisme d'enquête suit la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer, définie conformément à l'article 2, point e), du règlement (CE) n o 1406/2002. Les enquêteurs peuvent s'écarter de cette méthodologie dans un cas spécifique lorsque la nécessité peut en être justifiée, selon leur jugement professionnel, et si cela est nécessaire pour réaliser les objectifs de l'enquête.

5. Une enquête de sécurité est ouverte dès que possible après la survenance de l'accident ou de l'incident de mer et, en tout état de cause, dans un délai de deux mois au plus.

#### **Art. 6.** Obligation de notifier

Conformément à l'article 10, paragraphe 2, de la loi sur les enquêtes techniques, les parties intéressées doivent notifier à l'AET les accidents et incidents visés par le présent règlement. L'obligation de notification incombe également aux autres instances ou administrations saisies d'un accident ou incident.

#### **Art. 7.** Responsabilité de la conduite d'enquêtes de sécurité et participation à celles-ci

1. En principe, chaque accident ou incident de mer fait l'objet d'une seule enquête, menée par un Etat membre, ou par un Etat membre principalement responsable de l'enquête avec la participation de tout autre Etat ayant d'importants intérêts en jeu. Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux Etats membres, les Etats membres concernés coopèrent par conséquent afin de décider rapidement lequel d'entre eux sera l'Etat membre qui conduit l'enquête. Ils mettent tout en œuvre pour tomber d'accord sur la procédure d'enquête. Dans le cadre de cet accord, d'autres Etats ayant d'importants intérêts en jeu bénéficient des mêmes droits et du même accès aux témoins et aux éléments de preuve que l'Etat membre principalement responsable de l'enquête de sécurité. Ils ont également droit à ce que l'Etat membre principalement responsable de l'enquête prenne en considération leur point de vue. La conduite d'enquêtes parallèles sur le même accident ou incident de mer est strictement limitée aux cas exceptionnels. Dans de tels cas, l'AET notifie à la Commission européenne les motifs de telles enquêtes parallèles. Les Etats membres conduisant des enquêtes de sécurité parallèles coopèrent entre eux. En particulier, les organismes d'enquête concernés échangent toutes informations pertinentes collectées lors de leurs enquêtes respectives, notamment afin d'élaborer, autant que possible, des conclusions communes. L'AET s'abstient de toute mesure qui pourrait indûment empêcher, suspendre ou retarder la conduite d'une enquête de sécurité relevant du présent règlement.

2. Nonobstant le paragraphe 1, l'AET demeure responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres Etats membres ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'Etat principalement responsable de l'enquête ait été désigné d'un commun accord.

3. Sans préjudice des obligations qui lui incombent en vertu du présent règlement et du droit international, l'AET peut, cas par cas, déléguer à un autre Etat membre, d'un commun accord, la tâche de diriger une enquête de sécurité ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête.

4. Lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué dans un accident ou un incident de mer, la procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'Etat membre dans la mer territoriale ou les eaux intérieures, telles que définies par la CNUDM, duquel l'accident ou l'incident est survenu ou, si celui-ci est survenu dans d'autres eaux,



par le dernier Etat membre visité par ce navire. Cet Etat reste responsable de l'enquête de sécurité et de la coordination avec les autres Etats membres ayant d'importants intérêts en jeu jusqu'à ce que l'Etat principalement responsable de l'enquête ait été désigné d'un commun accord.

**Art. 8.** Dispositions spéciales applicables à l'AET dans le domaine maritime

1. L'AET veille à ce que les différents enquêteurs aient des compétences opérationnelles et une expérience pratique dans les domaines ayant trait à leurs fonctions normales d'enquête. L'AET garantit en outre un accès rapide à l'expertise requise, s'il y a lieu.

2. Dans le cadre des attributions des enquêteurs tels que définis à l'article 7 paragraphe 4, de la loi sur les enquêtes techniques, l'AET veille à ce que ses enquêteurs ou les enquêteurs d'un organisme d'enquête auquel elle a délégué la conduite de l'enquête de sécurité, en collaboration avec, le cas échéant, les autorités chargées des enquêtes judiciaires reçoivent toute information pertinente pour la conduite de l'enquête de sécurité et soient donc autorisés à:

a) accéder librement à tous les secteurs concernés ou au lieu de l'accident quel qu'il soit, ainsi qu'à tout navire, épave ou structure, y compris la cargaison, les équipements et les débris;

b) assurer immédiatement l'établissement de la liste des preuves et assurer la recherche et l'enlèvement contrôlés des épaves, débris ou autres éléments ou matières aux fins d'examen ou d'analyse;

c) demander l'examen ou l'analyse des éléments visés au point b) et avoir libre accès aux résultats de ces examens ou analyses;

d) consulter librement, copier et utiliser toutes les informations et données enregistrées présentant de l'intérêt, y compris les informations recueillies par le VDR, se rapportant à un navire, à un voyage, à une cargaison, à un équipage ou à tout autre personne, objet, situation ou circonstance;

e) accéder librement aux résultats de l'examen des corps des victimes ou aux résultats des analyses des prélèvements effectués sur ces corps;

f) demander et obtenir le libre accès aux résultats de l'examen des personnes intervenant dans l'exploitation d'un navire ou de toute autre personne concernée, ou à ceux des analyses faites à partir des prélèvements effectués sur ces personnes;

g) auditionner les témoins en l'absence de toute personne qui pourrait être considérée comme ayant intérêt à entraver l'enquête de sécurité;

h) obtenir les registres des visites et les informations utiles détenues par l'Etat du pavillon, les armateurs, les sociétés de classification ou toute autre partie concernée, quand ces parties ou leurs représentants sont établis dans l'Etat membre

i) demander l'aide des autorités compétentes des Etats concernés, notamment les inspecteurs de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, les gardes-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les équipes de recherche et de sauvetage, les pilotes et le personnel d'autres services portuaires ou maritimes.

5. L'AET est autorisée à agir immédiatement lorsqu'elle est informée d'un accident maritime, quel que soit le moment, et à obtenir des moyens suffisants pour exercer ses fonctions en toute indépendance.

## **Art. 9. Confidentialité**

L'AET sans préjudice de la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel s'assure que les informations ci-dessous ne sont pas divulguées à des fins autres que l'enquête de sécurité, à moins que le ministre décide qu'un intérêt public supérieur justifie la divulgation:

- a) toutes les dépositions des témoins et autres déclarations, comptes rendus et notes enregistrés ou reçus par l'AET au cours de l'enquête de sécurité;
- b) les registres révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;
- c) les informations relatives aux personnes impliquées dans l'accident ou l'incident de mer qui sont particulièrement sensibles et d'ordre privé, notamment les informations concernant leur santé.

## **Art. 10. Cadre de coopération permanente**

L'AET collabore et établit, en étroite collaboration avec la Commission un cadre de coopération permanente autorisant les organismes d'enquête de sécurité respectifs à coopérer entre eux dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la directive 2009/18/CE.

## **Art. 11. Coûts**

1. Dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux Etats membres, les activités respectives sont gratuites.
2. Dans les cas où il est fait appel à l'assistance d'un Etat membre qui ne participe pas à l'enquête de sécurité, les Etats membres se mettent d'accord sur le remboursement des frais encourus.

## **Art. 12. Coopération avec des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu**

1. L'AET coopère, dans toute la mesure du possible, aux enquêtes de sécurité avec des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu.
2. Les pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu sont, d'un commun accord, autorisés à participer à une enquête de sécurité conduite par un Etat membre en vertu du présent règlement, à n'importe quel stade de l'enquête.
3. La coopération de l'AET à une enquête de sécurité effectuée par un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu est sans préjudice des obligations découlant du présent règlement qui concernent la conduite des enquêtes de sécurité et les rapports d'enquête. Lorsqu'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduit une enquête de sécurité à laquelle participent un ou plusieurs Etats membres, ces derniers peuvent décider de ne pas mener une enquête de sécurité en parallèle, à condition que l'enquête de sécurité dirigée par le pays tiers soit conduite conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

### **Art. 13. Préservation des preuves**

Les parties intéressées dans une enquête ont l'obligation de:

- a) sauvegarder toutes les informations provenant de cartes marines, journaux de bord, enregistrements électroniques et magnétiques et bandes vidéo, notamment les informations recueillies par les VDR et autres appareils électroniques, portant sur la période antérieure, concomitante et postérieure à l'accident;
- b) empêcher que ces informations soient écrasées ou altérées d'une autre manière;
- c) empêcher toute interférence avec tout autre matériel qui pourrait raisonnablement être jugé utile à l'enquête de sécurité relative à l'accident;
- d) agir promptement pour recueillir et conserver tout élément de preuve aux fins des enquêtes de sécurité.

### **Art. 14. Rapports sur les accidents**

1. Les enquêtes de sécurité effectuées en vertu du présent règlement donnent lieu à la publication d'un rapport présenté selon un modèle défini par l'organisme d'enquête compétent et conformément aux sous-parties pertinentes de l'annexe I.

Les organismes d'enquête peuvent décider qu'une enquête de sécurité qui ne concerne pas un accident de mer très grave ou grave, selon le cas, et dont les conclusions ne sont pas susceptibles de conduire à la prévention d'accidents et d'incidents futurs donne lieu à la publication d'un rapport simplifié.

2. Les organismes d'enquête mettent tout en œuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur maritime, le rapport visé au paragraphe 1, y compris ses conclusions et toute recommandation éventuelle, dans les douze mois suivant le jour de l'accident. S'il est impossible de présenter le rapport final dans ce délai, un rapport intermédiaire est publié dans les douze mois qui suivent la date de l'accident.

3. Si l'AET est principalement responsable de l'enquête elle envoie une copie du rapport final, du rapport simplifié ou du rapport intermédiaire à la Commission européenne. Il tient compte des remarques techniques que la Commission pourrait formuler sur les rapports finaux, en n'affectant pas la substance des conclusions, afin d'améliorer la qualité du rapport de la manière la mieux à même d'atteindre l'objectif du présent règlement.

### **Art. 15. Recommandations de sécurité**

1. Les parties intéressées par l'enquête ont l'obligation de veiller à ce que les recommandations de sécurité formulées par l'AET ou l'organisme d'enquête de l'Etat responsable de l'enquête soient dûment prises en considération et, le cas échéant, fassent l'objet d'un suivi adéquat dans le respect du présent règlement et du droit international.

2. S'il y a lieu, l'AET ou la Commission européenne formule des recommandations de sécurité en se fondant sur une analyse succincte des informations et sur les résultats globaux de toutes les enquêtes de sécurité menées.

3. En aucun cas, une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité ou n'impute la faute d'un accident.

## **Art. 16.** Système d'alerte précoce

Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'AET, si elle estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau communautaire pour prévenir d'autres accidents, informe sans tarder la Commission européenne, à n'importe quel stade de l'enquête de sécurité, de la nécessité de lancer une alerte précoce. S'il y a lieu, la Commission européenne lance un message d'alerte à l'attention des autorités compétentes de tous les autres Etats membres, des professionnels du secteur maritime et de toute autre partie intéressée.

## **Art. 17.** Base de données européenne sur les accidents de mer

1. Les données sur les accidents et les incidents de mer sont stockées et analysées dans la base de données électronique européenne qui sera établie par la Commission et qui s'intitulera «Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer» (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP).

2. Sur avis du directeur de l'AET, le ministre ayant l'AET dans ses attributions indique à la Commission européenne les autorités qui seront autorisées à consulter la base de données.

3. L'AET notifie à la Commission européenne les accidents et incidents de mer en respectant le modèle figurant à l'annexe II. Elle communique en outre à la Commission européenne les données recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité conformément au schéma de la base de données EMCIP.

4. L'AET participe avec la Commission européenne et les autres Etats membres à la mise au point du schéma de la base de données ainsi qu'à une méthode de notification des données dans les délais appropriés.

## **Art. 18.** Traitement équitable des gens de mer

L'AET tient compte des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer dans les eaux relevant de la juridiction du Luxembourg.

## **Art. 19.** Sanctions

Les infractions aux dispositions du présent règlement mentionnées à l'article 11 de la loi sur les enquêtes techniques sont punies conformément à cette loi.

## **Art. 20.** Modifications d'actes en vigueur

Les articles 1 à 5 et l'annexe 1 du 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 sont abrogés.

L'article 7 du règlement grand-ducal du 28 juin 2002 transposant la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse est abrogé.

**Art. 21.**

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

## Commentaire des articles

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

Cet article définit l'objet du règlement en suivant de près le texte de la directive à transposer. Il fixe l'objet d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, de réduire ainsi les risques d'accidents de mer à l'avenir.

Il rappelle un principe de base figurant dans les textes internationaux et à l'article 5 de la loi sur les enquêtes techniques de 2008 en vertu duquel les enquêtes techniques n'ont pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes.

### **Ad. art. 2.**

Cet article détermine le champ d'application conformément aux normes internationales.

### **Ad. art. 3.**

Cet article définit les termes par référence à des définitions existantes et ne comporte pas d'observations particulières.

Le Code [résolutions A.849(20) et A.884(21)] a été publié dans le contexte du 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, avec comme remarque dans le commentaire des articles: "Le présent avant-projet de règlement prévoit que l'entité d'enquête luxembourgeoise pourra recourir aux dispositions du code tout en lui laissant un large pouvoir d'appréciation. En effet, le code dans son ensemble n'est guère adapté pour revêtir un caractère obligatoire".

La dernière version du Code [résolution MSC.255(84) du 16 mai 2008] sera publiée prochainement par arrêté de règlement grand-ducal.

### **Ad. art. 4.**

Le statut des enquêtes de sécurité est défini par la loi sur les enquêtes techniques 2008. De la sorte il n'est pas nécessaire de reprendre dans le règlement le paragraphe 1 de l'article 4 de la directive. Cependant le paragraphe 2 de la directive est repris en précisant par rapport à la loi les modalités de coopération avec les autres Etats.

Le paragraphe deux de cet article en se référant à l'article 7 par. 3 de la loi sur les enquêtes accidents, dispose que l'AET assistera les organismes d'enquête étrangers dans le cadre des enquêtes de sécurité dirigées par d'autres Etats. Si l'AET a la responsabilité de l'enquête suivant l'article 10 elle coordonnera les activités des organismes d'enquête dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif du présent règlement.

### **Ad. art. 5.**

L'article 2 de la loi sur les enquêtes techniques définit les cas où une enquête doit être obligatoirement effectuée.

L'approche retenue par la loi, sans être en contradiction avec les cas visés par la directive 2009/18/CE qu'il s'agit de transposer, ne se recoupe pas avec la directive du fait de la terminologie et de certains cas d'ouverture de celle-ci basant sur une autre approche. À titre d'exemple la directive introduit la notion des « intérêts importants ». Le texte proposé dans le présent règlement reprend la terminologie de la directive, puisque la coopération internationale, respectivement entre Etats membres, fonctionne sur la base de ces critères. Ainsi l'AET effectue une enquête de sécurité après un accident de mer très grave conformément à la loi sur les enquêtes techniques et le présent règlement:

- a) impliquant un navire battant pavillon luxembourgeois, quel que soit le lieu de l'accident;
- b) survenant dans sa mer territoriale ou ses eaux intérieures telles que définies dans la CNUDM, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués dans l'accident; ou
- c) touchant d'importants intérêts du Luxembourg, quel que soit le lieu de l'accident et le pavillon du ou des navires impliqués.

La loi sur les enquêtes techniques ne prévoit pas la possibilité pour l'AET d'apprécier s'il y a lieu de procéder à une enquête. Cette possibilité est néanmoins prévue par la directive sous certaines conditions notamment celles d'en rendre compte et de motiver cette décision. Il est proposé de reprendre ce cas de figure dans le règlement en ce qui concerne donc les enquêtes relatives à un accident maritime. L'AET sera néanmoins tenu d'effectuer une enquête dans les cas prévus par la loi.

Dans le cas d'un accident ou incident maritime visé par la loi, mais ne tombant pas dans le champ d'application du présent règlement, l'AET ne sera pas dans l'obligation de respecter les contraintes additionnelles du présent règlement notamment en ce qui concerne l'étendue de l'enquête et le détail du rapport visé à l'annexe 2. Le rapport simplifié visé à l'article 14 pourra être suffisant. Dans le cas d'accidents graves, l'AET effectue une évaluation préalable afin de décider de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité aux termes du présent règlement. Lorsque l'AET décide de ne pas effectuer une enquête de sécurité aux termes du présent règlement, les motifs de cette décision sont enregistrés et notifiés conformément à l'article 17, paragraphe 3.

Dans le cas de tout autre accident ou incident de mer, il est prévu que l'AET décide de la nécessité de procéder ou non à une enquête de sécurité, sans préjudice des dispositions de l'article 2 paragraphe 2 de la loi sur les enquêtes techniques.

Les organismes d'enquête bénéficient d'une marge de manœuvre d'après la directive en laissant à leur appréciation la portée et les modalités pratiques de la conduite d'enquêtes de sécurité.

Le paragraphe 4 dispose que lorsqu'elle mène les enquêtes de sécurité, l'AET suit la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer, définie conformément à l'article 2, point e), du règlement (CE) n° 1406/2002, c.-à-d. le règlement relatif à l'agence maritime européenne.

Le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil exige que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «l'Agence») collabore avec les Etats membres pour mettre au point des solutions techniques et fournir une assistance technique relative à la mise en œuvre de la législation communautaire.

Dans le domaine des enquêtes sur les accidents, l'Agence a pour tâche spécifique de faciliter la coopération entre les Etats membres et la Commission dans l'élaboration d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents de mer répondant à des principes convenus au niveau international compte tenu des différents systèmes juridiques existant dans les Etats membres.

En vertu du Règlement (CE) n o 1406/2002, l'Agence facilite la coopération dans le soutien fourni par les Etats membres aux activités relatives aux enquêtes et dans l'analyse des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents.

Il convient de prendre en considération toutes les leçons pertinentes tirées des analyses des enquêtes sur les accidents lors de l'élaboration ou de la modification de la méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer.

Les recommandations de sécurité qui résultent d'une enquête de sécurité devraient être dûment prises en compte par les Etats membres et par la Communauté.

#### **Ad. art. 6.**

L'article 6 de la directive prévoit une obligation de notification plus étendue que celle prévue par la loi sur les enquêtes techniques dans son article 10 en ce sens qu'elle englobe d'autres autorités compétentes de l'Etat, disposition reprise par le présent article.

#### **Ad. art. 7.**

Cet article régit la responsabilité de la conduite d'enquêtes de sécurité et la participation à celles-ci. Le principe est que chaque accident ou incident de mer fait l'objet d'une seule enquête, menée par un Etat membre de l'Union européenne, ou par un Etat membre principalement responsable de l'enquête avec la participation de tout autre Etat ayant d'importants intérêts en jeu. Les situations particulières visées par cet article ne comportent pas de commentaire.

L'AET peut déléguer à un autre Etat membre en cas d'accord de celui-ci, la tâche de diriger une enquête de sécurité ou des tâches spécifiques relevant de cette enquête.

Le paragraphe quatre prévoit des règles particulières lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse est impliqué. La procédure d'enquête de sécurité est lancée par l'Etat membre dans la mer territoriale ou les eaux intérieures, telles que définies par la CNUDM.

La directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse prévoit l'obligation pour les Etats membres de définir, dans le cadre de leurs systèmes juridiques respectifs, un statut juridique leur permettant, à eux et à tout autre Etat membre ayant d'importants intérêts en jeu, de participer, coopérer ou, dans les cas prévus par le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, procéder à toute enquête sur les accidents ou incidents de mer impliquant un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse.

#### **Ad art. 8.**

Cet article prévoit les dispositions spéciales applicables à l'AET dans le domaine maritime plus détaillées que dans la loi sur les enquêtes qu'elle vient donc compléter. L'article huit de la directive édicte certains principes qui ne sont pas repris par le règlement de transposition dans la mesure où la loi sur les enquêtes techniques est conforme à ces principes.

#### **Ad. art. 9.**

Cet article précise les règles de confidentialité et la protection des personnes et en particulier des témoins.



**Ad. art. 10.**

L'article correspondant de la directive à transposer définit le cadre de coopération permanente entre Etats et la Commission. Le présent article se limite à donner la mission à l'AET de collaborer au cadre de coopération permanente.

**Ad. art. 11.**

La directive énonce le principe de la gratuité dans les cas d'enquêtes de sécurité faisant intervenir au moins deux Etats membres, principe repris à cet article.

Dans les cas où il est fait appel à l'assistance d'un Etat membre qui ne participe pas à l'enquête de sécurité, les Etats membres se mettent d'accord sur le remboursement des frais encourus.

**Ad. art. 12.**

L'article 12 régit la coopération avec des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu. Plusieurs hypothèses sont considérées. Tout d'abord le droit des pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu à participer à une enquête de sécurité conduite par un Etat membre est affirmé.

Par ailleurs dans le contexte d'un pays tiers ayant d'importants intérêts en jeu conduisant une enquête de sécurité à laquelle participent un ou plusieurs Etats membres, ces derniers peuvent décider de ne pas mener une enquête de sécurité en parallèle. Il faudra alors que ce pays conduise l'enquête conformément au code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer.

**Ad. art. 13.**

L'article 13 concerne la préservation des preuves et met à charge des parties intéressées détentrices d'informations relatives à un incident ou accident de prendre les mesures nécessaires pour la conservation de ces informations ou supports.

En vertu de la règle V/20 de la Convention SOLAS 74, les navires à passagers et les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, construits le 1er juillet 2002 ou après cette date, doivent être équipés d'enregistreurs des données du voyage afin de faciliter les enquêtes sur les accidents. Compte tenu de leur importance dans le cadre de l'élaboration d'une politique de prévention des accidents de navigation, il convient que ces équipements soient systématiquement exigés à bord des navires effectuant des voyages nationaux ou internationaux et faisant escale dans des ports de la Communauté.

Les données fournies par un système enregistreur des données du voyage, ainsi que par d'autres dispositifs électroniques, peuvent être utilisées tant rétrospectivement, après un accident ou un incident de mer, pour en étudier les causes, que préventivement, pour en tirer des enseignements sur les circonstances susceptibles de conduire à de tels événements.

**Ad. art. 14.**

L'article 14 stipule que les enquêtes de sécurité effectuées en vertu du présent règlement donnent lieu à la publication d'un rapport présenté selon un modèle défini par l'organisme d'enquête compétent et conformément aux sous-parties pertinentes de l'annexe I.

La directive consacre une approche plus nuancée que la loi luxembourgeoise en ce sens que les organismes d'enquête peuvent décider qu'une enquête de sécurité qui ne concerne pas un accident de mer très grave ou grave sera effectuée, selon le cas, alors que la loi luxembourgeoise retient uniquement le principe d'une enquête obligatoire. Cet aspect a déjà été évoqué dans le contexte de l'article 5. La conséquence retenue par la directive est plus pragmatique en prévoyant la publication d'un rapport simplifié.

Le critère retenu consiste dans une appréciation des conclusions prévisibles en fonction de ce qu'ils sont susceptibles de conduire à la prévention d'accidents et d'incidents futurs. Lorsque l'AET est en charge de l'enquête elle fera application de ces règles nonobstant l'obligation d'enquêter dans la loi luxembourgeoise.

L'AET met tout en œuvre pour présenter au public, et plus particulièrement au secteur maritime, le rapport d'enquête dans les douze mois suivant le jour de l'accident. S'il est impossible de présenter le rapport final dans ce délai, un rapport intermédiaire est publié dans les douze mois qui suivent la date de l'accident.

La directive à cet endroit va plus loin que la loi luxembourgeoise en prévoyant une plus large publicité du rapport et la communication à la Commission européenne.

#### **Ad. art. 15.**

Les parties intéressées dans ce cas particulièrement le propriétaire du navire et les différents intervenants dans la gestion du navire ont l'obligation de veiller à ce que les recommandations de sécurité formulées par l'AET ou l'organisme d'enquête de l'Etat responsable de l'enquête soient dûment prises en considération.

Cet article rappelle un principe figurant également à l'article 5 de la loi sur les enquêtes techniques qu'en aucun cas, une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité ou n'impute la faute d'un accident.

#### **Ad. art 16.**

La directive innove en introduisant un mécanisme d'alerte précoce pour les accidents maritimes. Ainsi, l'AET, si elle estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau communautaire pour prévenir d'autres accidents, elle informe sans tarder la Commission européenne. La Commission européenne pourra lancer un message d'alerte à l'attention des autorités compétentes de tous les autres Etats membres, des professionnels du secteur maritime et de toute autre partie intéressée.

#### **Ad. art. 17.**

Cet article reprend le texte de la directive prévoyant que les données sur les accidents et les incidents de mer sont stockées et analysées dans la base de données électronique européenne qui sera établie par la Commission et qui s'intitulera «Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer» (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP). Il appartiendra au ministre d'indiquer à la Commission européenne les autorités qui seront autorisées à consulter la base de données.

L'annexe II prévoit le modèle à utiliser pour la notification des accidents à la Commission. L'AET notifie à la Commission les accidents et incidents de mer en respectant le modèle figurant à l'annexe II.

L'AET est désignée pour participer avec la Commission européenne et les autres Etats membres à la mise au point du schéma de la base de données ainsi qu'à une méthode de notification des données.

**Ad. art. 18.**

La directive reconnaît que les gens de mer sont à considérer comme appartenant à une catégorie spéciale de travailleurs et, eu égard à la nature mondiale des activités de transport maritime et aux différentes sphères de compétence avec lesquelles elles peuvent entrer en contact, ils nécessitent une protection spéciale, particulièrement en ce qui concerne les contacts avec les autorités publiques. Dans l'intérêt d'une sécurité maritime accrue, les gens de mer devraient pouvoir se fonder sur un traitement équitable en cas d'accident de mer. Leurs droits humains et leur dignité devraient être préservés à tout moment, et toutes les enquêtes de sécurité conduites de manière équitable et diligente.

L'avant-projet de règlement énonce à cette fin que l'AET tient compte des dispositions pertinentes des directives de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer dans les eaux relevant de la juridiction du Luxembourg. L'hypothèse est d'une probabilité limitée, mais elle pourrait concerner par exemple un accident impliquant un navire fluviomaritime dans le port de Mervelt.

**Ad. art. 19.**

La directive oblige les Etats à prévoir un système de sanctions approprié. La loi sur les enquêtes techniques prévoit en son article 11 des sanctions dans un certain nombre de cas de figure auxquelles renvoie cet article.

**Ad. art. 20.**

Cet article prévoit la modification ponctuelle d'actes en vigueur et ne comporte pas de commentaire particulier.

**Ad. art. 21.**

Cet article ne donne pas lieu à commentaires.

## ANNEXE I

### Contenu des rapports d'enquête de sécurité

#### Avant-propos

Cette partie détermine l'objectif unique de l'enquête de sécurité, indique qu'une recommandation de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute, et précise que le rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

(Le rapport ne devrait faire référence à aucune déposition de témoin, ni faire aucun lien entre une personne citée dans le rapport et une personne ayant témoigné au cours de l'enquête de sécurité.)

#### 1. RESUME

Cette partie expose les faits essentiels concernant l'accident ou l'incident de mer: ce qui s'est passé, quand, où et comment il a eu lieu; elle indique également si l'accident ou l'incident a causé des pertes en vies humaines, des blessures, des dommages au navire, à la cargaison, à des tiers ou à l'environnement.

#### 2. INFORMATIONS FACTUELLES

Cette partie comprend plusieurs sous-parties distinctes fournissant suffisamment d'informations qui, selon l'organisme d'enquête, sont factuelles, étayent l'analyse et facilitent la compréhension. Ces sous-parties comprennent notamment les informations suivantes:

2.1. Description du navire Pavillon/registre d'immatriculation, identification, principales caractéristiques, propriété et gestion, détails de construction, effectifs minimaux de sécurité, cargaison autorisée.

2.2. Renseignements concernant le voyage Ports d'escale, type de voyage, informations sur la cargaison, équipage.

2.3. Informations concernant l'accident ou l'incident de mer Type d'accident ou d'incident de mer, date et heure, position et lieu de l'accident ou de l'incident de mer, environnement externe et interne, exploitation du navire et partie du voyage, localisation à bord, données relatives aux facteurs humains, conséquences (pour les personnes, le navire, la cargaison, l'environnement et autre).

2.4. Intervention de l'autorité compétente à terre et mesures d'urgence

Qui est intervenu, moyens mis en œuvre, vitesse de réaction, mesures prises, résultats obtenus.

#### 3. EXPOSE

Cette partie reconstitue l'accident ou l'incident de mer en présentant la chronologie des événements qui se sont déroulés avant, pendant et après l'accident ou l'incident et le rôle joué par chaque élément (personne, matériel, environnement, équipement ou agent externe). La période couverte par l'exposé dépend du moment où se sont produits les événements accidentels particuliers qui ont directement contribué à la survenance de l'accident ou de l'incident de mer. Cette partie comporte également toutes les informations détaillées utiles à l'enquête de sécurité menée, y compris les résultats des études ou essais.

#### 4. ANALYSE

Cette partie comprend plusieurs sous-parties distinctes et fournit une analyse de chaque événement lié à l'accident, assortie de commentaires portant sur les résultats de tout examen ou essai pertinent effectué au cours de l'enquête de sécurité et sur toute mesure de sécurité qui aurait déjà été adoptée pour prévenir des accidents de mer.

Ces sous-parties devraient notamment porter sur les aspects suivants:

- contexte et circonstances de fait liés à l'accident,
- erreurs humaines et omissions, événements faisant intervenir des matières dangereuses, facteurs environnementaux, défaillances des équipements et facteurs externes,
- facteurs contributifs impliquant les fonctions exercées, l'exploitation du navire, la gestion à terre ou l'effet des règles ou procédures. L'analyse et les commentaires l'accompagnant permettent au rapport d'aboutir à des conclusions logiques, en établissant tous les facteurs contributifs et notamment ceux comportant des risques pour lesquels les moyens de défense ont été jugés inadéquats ou inexistant, que ce soit pour empêcher la survenance d'un événement accidentel ou pour en atténuer ou en éliminer les conséquences.

#### 5. CONCLUSIONS

Cette partie récapitule les facteurs contributifs établis et les moyens de défense inadéquats ou inexistant (matériels, fonctionnels, symboliques ou de procédure) pour lesquels il conviendrait d'élaborer des mesures de sécurité afin de prévenir les accidents de mer.

#### 6. RECOMMANDATIONS DE SECURITE

S'il y a lieu, cette partie du rapport comporte des recommandations de sécurité reposant sur l'analyse et les conclusions et portant sur des domaines particuliers, comme la législation, la conception, les procédures, l'inspection, la gestion, la santé et la sécurité au travail, la formation, les travaux de réparation, la maintenance, l'assistance à terre et les mesures d'urgence. Les recommandations de sécurité s'adressent aux personnes les mieux placées pour les appliquer, à savoir les armateurs, les gestionnaires, les organismes agréés, les autorités maritimes, les services de trafic maritime, les organismes d'intervention d'urgence, les organisations maritimes internationales et les institutions européennes, dans le but de prévenir des accidents de mer. Cette partie présente également toutes les recommandations intermédiaires qui ont pu être formulées en matière de sécurité ou toutes les mesures de sécurité qui ont été prises au cours de l'enquête de sécurité.

#### 7. ANNEXES

La liste de renseignements suivante, non exhaustive, est éventuellement jointe au rapport sous forme papier et/ou électronique:

- photographies, images vidéo, enregistrements audio, cartes marines, plans,
- normes applicables,
- termes techniques et abréviations utilisés,
- études de sécurité spécifiques,
- informations diverses.

ANNEXE II  
DONNEES À FOURNIR SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE MER

(Figurant dans la Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer)

Remarque: Les numéros soulignés indiquent qu'il convient de fournir des données pour chaque navire lorsque plusieurs navires sont impliqués dans l'accident ou l'incident de mer.

01. Etat membre responsable/personne de contact
02. Etat membre chargé de l'enquête
03. Rôle de l'Etat membre
04. Etat côtier concerné
05. Nombre d'Etats ayant d'importants intérêts en jeu
06. Etats ayant d'importants intérêts en jeu
07. Organisme notifiant
08. Heure de la notification
09. Date de la notification
10. Nom du navire
11. Numéro OMI/lettres distinctives
12. Pavillon du navire
13. Type d'accident ou d'incident de mer
14. Type de navire
15. Date de l'accident ou de l'incident de mer
16. Heure de l'accident ou de l'incident de mer
17. Position — latitude
18. Position — longitude
19. Lieu de l'accident ou de l'incident de mer
20. Port de départ
21. Port de destination
22. Dispositif de séparation du trafic
23. Partie du voyage
24. Exploitation du navire
25. Capacité à bord
26. Pertes en vies humaines:
  - Equipage
  - Passagers
  - Autres
27. Blessures graves:
  - Equipage
  - Passagers
  - Autres FR L 131/126 Journal officiel de l'Union européenne 28.5.2009
28. Pollution
29. Dommages au navire

30. Dommages à la cargaison
31. Autres dommages
32. Description succincte de l'accident ou de l'incident de mer
33. Brève description des motifs pour ne pas entreprendre d'enquête de sécurité.