

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 214

19 octobre 2011

Sommaire

ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES

- Règlement grand-ducal du 13 octobre 2011 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 page **3710**

Règlement grand-ducal du 13 octobre 2011 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.

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;

Vu l'avis de la Chambre des Salariés;

L'avis de la Chambre de Commerce ayant été demandé;

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

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. 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, en vue de rendre pleinement compte des causes de l'accident ou de l'incident de mer, l'enquête diligentée par l'Administration des enquêtes techniques (AET) comporte la collecte et l'analyse de toute information utile sur le déroulement de l'accident ou des incidents.

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, on entend par:

- 1) «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»: un événement ayant entraîné:
 - a) la mort d'une personne ou des blessures graves causées par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci;
 - b) la perte par-dessus bord d'une personne qui a été causée du fait des opérations du navire ou en rapport avec ces opérations;
 - c) la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire;
 - d) des dommages matériels subis par un navire;
 - e) l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage;
 - f) des dommages matériels causés par l'exploitation d'un navire ou en rapport avec celle-ci; ou
 - g) 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»: 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»: 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»: 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»: 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»; un Etat:
 - a) qui est l'Etat du pavillon d'un navire faisant l'objet d'une enquête; ou
 - b) dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel est survenu un accident de mer; ou
 - c) 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
 - d) 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
 - e) dans lequel un accident de mer a coûté la vie ou infligé de graves blessures à des ressortissants de cet Etat; ou
 - f) qui dispose de renseignements importants susceptibles d'être utiles à l'enquête; ou
 - g) 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»: un accident ne répondant pas aux critères d'un accident très grave au cours duquel se produisent:
 - a) un incendie, une explosion, un échouement, un contact, une avarie due au gros temps, une avarie causée par les glaces, une fissuration ou une défektivité 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
 - b) une panne nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre qui 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»: 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»: 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»: 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» (ci-après dénommé «VDR»): 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»: toute proposition faite, notamment en matière d'enregistrement et de contrôle:
 - a) 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,
 - b) 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 techniques et le présent règlement:

- a) impliquant un navire battant pavillon luxembourgeois, quel que soit le lieu de l'accident; ou
- b) 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 techniques. 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° 1406/2002 du Parlement européen et du conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime. 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 concernées 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 concernées 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 concernées 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

1. 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.

2. 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. Formule d'exécution

Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures 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.

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

Palais de Luxembourg, le 13 octobre 2011.
Henri

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
Claude Wiseler

Le Ministre de la Justice,
François Biltgen

Dir. 2009/18.