

ANNEXE 1

**RÉSOLUTION MSC.255(84)
(adoptée le 16 mai 2008)**

**ADOPTION DU CODE DE NORMES INTERNATIONALES ET PRATIQUES
RECOMMANDÉES APPLICABLES À UNE ENQUÊTE DE SÉCURITÉ
SUR UN ACCIDENT DE MER OU UN INCIDENT DE MER
(CODE POUR LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS)**

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

NOTANT avec inquiétude que malgré tous les efforts déployés par l'Organisation, des accidents et des incidents entraînant des pertes en vies humaines, des pertes de navires et une pollution du milieu marin continuent de se produire,

NOTANT ÉGALEMENT que l'établissement dans les délais voulus de rapports exacts identifiant les circonstances et les causes des accidents et incidents de mer peut contribuer à renforcer la sécurité des gens de mer et des passagers et la protection du milieu marin,

NOTANT EN OUTRE l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, et du droit international coutumier de la mer,

NOTANT PAR AILLEURS qu'il incombe aux États du pavillon, en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (règle I/21) (ci-après dénommée "la Convention"), de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (article 23) et de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (article 12), de mener des enquêtes sur les accidents et d'en communiquer les conclusions à l'Organisation,

NOTANT qu'il est nécessaire de s'assurer que tous les accidents de mer très graves font l'objet d'une enquête,

NOTANT ÉGALEMENT les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer (résolution A.987(24)),

CONSIDÉRANT que les enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et l'analyse appropriée de ces événements permettraient de mieux cerner le rapport de cause à effet des accidents et de prendre des mesures correctives, y compris d'améliorer la formation, aux fins de renforcer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire qu'un code établisse, dans la mesure où le droit interne le permet, une approche normalisée pour les enquêtes sur les accidents et incidents de mer dans le but de prévenir les accidents et incidents de mer à l'avenir,

RECONNAISSANT AUSSI le caractère international des transports maritimes et la nécessité d'une coopération entre les gouvernements ayant d'importants intérêts en jeu eu égard à un accident ou un incident de mer en vue d'en déterminer les circonstances et les causes,

NOTANT la résolution MSC.257(84), par laquelle il a adopté des amendements au chapitre XI-1 de la Convention qui visent à rendre les parties I et II du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer obligatoires en vertu de la Convention,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-quatrième session, le texte du projet de code pour les enquêtes sur les accidents,

1. ADOPTE le Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les Gouvernements contractants à la Convention à noter que ce code prendra effet le 1er janvier 2010, lorsque les amendements à la règle XI-1/6 de la Convention seront entrés en vigueur;
3. PRIE le Secrétaire général de l'Organisation de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte du Code joint en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
4. PRIE ÉGALEMENT le Secrétaire général de l'Organisation de communiquer des copies de la présente résolution et du texte du Code joint en annexe à tous les Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention;

ANNEXE

**CODE DE NORMES INTERNATIONALES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
APPLICABLES À UNE ENQUÊTE DE SÉCURITÉ SUR UN ACCIDENT DE MER
OU UN INCIDENT DE MER (CODE POUR LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS)**

Table des matières

	Page
Avant-propos	4
Première partie – DISPOSITIONS GÉNÉRALES	6
Chapitre 1 – Objet	6
Chapitre 2 – Définitions	7
Chapitre 3 – Application des chapitres des parties II et III	10
Partie II – NORMES OBLIGATOIRES	11
Chapitre 4 – Autorité chargée des enquêtes de sécurité maritime	11
Chapitre 5 – Notification	11
Chapitre 6 – Obligation d'enquêter sur les accidents de mer très graves	12
Chapitre 7 – Accord conclu entre l'État du pavillon et un autre État ayant d'importants intérêts en jeu, pour la conduite d'une enquête de sécurité maritime	12
Chapitre 8 – Pouvoirs d'enquête	13
Chapitre 9 – Enquêtes parallèles	13
Chapitre 10 – Coopération	13
Chapitre 11 – Enquête indépendante de toute influence extérieure	13
Chapitre 12 – Recherche de preuves auprès des gens de mer	14
Chapitre 13 – Projet de rapport d'enquête de sécurité maritime	14
Chapitre 14 – Rapport d'enquête de sécurité maritime	15
Partie III – PRATIQUES RECOMMANDÉES	16
Chapitre 15 – Responsabilités administratives	16
Chapitre 16 – Principes d'enquête	16
Chapitre 17 – Enquête sur les accidents de mer (autres que les accidents de mer très graves) et les incidents de mer	18
Chapitre 18 – Éléments à prendre en compte pour parvenir à un accord en vertu du chapitre 7 de la partie II	18
Chapitre 19 – Actes d'ingérence illicites	19
Chapitre 20 – Notification aux parties impliquées et commencement d'une enquête	19
Chapitre 21 – Coordination d'une enquête	20
Chapitre 22 – Recherche des preuves	21
Chapitre 23 – Caractère confidentiel des informations	22
Chapitre 24 – Protection des témoins et des parties impliquées	23
Chapitre 25 – Projet de rapport et rapport final	23
Chapitre 26 – Réouverture d'une enquête	24

Avant-propos

1 Le présent Code reprend, en les complétant, les meilleures pratiques en matière d'enquête sur les accidents de mer et incidents de mer qui ont été établies par le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, que l'Organisation maritime internationale (l'Organisation) a adopté en novembre 1997 par la résolution A.849(20). Le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer visait à promouvoir la coopération entre États et une approche commune en matière d'enquête sur les accidents et les incidents de mer.

Antécédents

2 Par le biais d'un certain nombre de résolutions, l'Organisation a encouragé la coopération et la prise de conscience d'intérêts communs. La résolution A.173(ES.IV) intitulée "Participation aux enquêtes officielles concernant les accidents de mer", a été la première, adoptée en novembre 1968. D'autres ont suivi : la résolution A.322(IX) "Enquêtes à mener en cas d'accident de mer", a été adoptée en novembre 1975; la résolution A.440(XI) "Échange de renseignements aux fins d'enquête sur les accidents maritimes" et la résolution A.442(XI) "Personnel et ressources matérielles dont doivent disposer les Administrations pour effectuer les enquêtes sur les accidents et sur les infractions aux conventions" ont été adoptées en novembre 1979; enfin la résolution A.637(16) "Coopération lors des enquêtes sur les accidents de mer" a été adoptée en 1989.

3 Ces résolutions ont été fusionnées et étoffées par l'Organisation avec l'adoption du Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer. La résolution A.884(21), intitulée "Amendements au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer (résolution A.849(20))", adoptée en novembre 1999, a consolidé le Code en donnant des directives pour les enquêtes sur les facteurs humains.

4 En 1948, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) prévoyait qu'une Administration ouvre une enquête sur un accident survenu à un navire battant son pavillon, si une telle enquête pouvait aider à identifier des problèmes de réglementation qui auraient joué un rôle dans l'accident. Cette disposition a été conservée dans les Conventions SOLAS de 1960 et de 1974. Elle a également été incluse dans la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge. En outre, les États du pavillon sont tenus de procéder à une enquête sur certains accidents et incidents de mer survenus en haute mer*.

* Se reporter à l'article 94 7) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou aux prescriptions du droit international et du droit coutumier.

5 La souveraineté d'un État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à sa mer territoriale*. Cette juridiction confère à l'État côtier un droit inhérent d'enquêter sur les accidents et incidents de mer survenant sur son territoire. La plupart des Administrations ont établi des dispositions réglementaires régissant les enquêtes sur un incident de navigation survenu dans leurs eaux intérieures et dans leur mer territoriale, quel que soit le pavillon.

Traitement des gens de mer

6 Tout dernièrement, la Convention du travail maritime de 2006 de l'Organisation internationale du Travail (OIT) (qui n'est pas encore entrée en vigueur), prévoit une disposition concernant les enquêtes sur certains accidents de mer graves et stipule par ailleurs les conditions de travail des gens de mer. Reconnaisant la nécessité d'assurer aux gens de mer une protection spéciale au cours d'une enquête, l'Organisation a adopté par la résolution A.987(24), en décembre 2005, les "Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer", lesquelles ont été promulguées par l'OMI et l'OIT le 1er juillet 2006.

Adoption du Code

7 Depuis l'adoption de la première Convention SOLAS, de profonds changements ont eu lieu dans la structure de l'industrie maritime internationale et dans le droit international. Ces changements ont contribué à accroître le nombre d'États qui sont intéressés par le processus et les résultats des enquêtes de sécurité maritime effectuées en cas d'accident ou d'incident de mer, ce qui a accru les possibilités de différences juridictionnelles et autres différences de procédure entre les États affectés.

8 Tout en prévoyant des prescriptions obligatoires, le présent Code tient compte des écarts entre le droit international et le droit interne eu égard aux enquêtes sur les accidents et incidents de mer. Le Code est destiné à faciliter des enquêtes de sécurité maritime objectives dans l'intérêt des États du pavillon, des États côtiers, de l'Organisation et du secteur maritime en général.

* Se reporter à l'article 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou aux prescriptions du droit international et du droit coutumier.

PREMIÈRE PARTIE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Chapitre 1

OBJET

1.1 Le présent Code a pour objet de fournir une approche commune à adopter par les États pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime sur les accidents et les incidents de mer. Ces enquêtes de sécurité maritime ne cherchent pas à imputer la faute ni à déterminer la responsabilité. Une enquête de sécurité maritime, telle que définie dans le présent Code, est plutôt une enquête menée dans le but d'éviter que des accidents ou incidents de mer se reproduisent à l'avenir. Le Code prévoit à cette fin que les États :

- .1 appliquent une méthodologie et une approche cohérentes qui permettent et encouragent une enquête de vaste portée, lorsque cela est nécessaire, en vue de déceler les facteurs déterminants et autres risques pour la sécurité; et
- .2 communiquent à l'Organisation des rapports afin d'assurer une large diffusion des informations pour aider le secteur maritime international à étudier les problèmes de sécurité.

1.2 Une enquête de sécurité maritime devrait être distincte et indépendante de toute autre forme d'enquête. Toutefois, l'objet du présent Code n'est pas d'empêcher toute autre forme d'enquête, y compris les enquêtes en vue d'engager une procédure civile, pénale ou administrative. L'idée du Code n'est pas non plus qu'un État ou des États responsables d'une enquête de sécurité maritime s'abstiennent d'établir un rapport complet sur les facteurs déterminants d'un accident ou incident de mer de peur que les conclusions induisent une présomption de faute ou de responsabilité.

1.3 Le présent Code reconnaît qu'aux termes des instruments de l'Organisation, chaque État du pavillon est tenu d'effectuer une enquête sur tout accident impliquant un navire battant son pavillon s'il estime qu'une telle enquête peut aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à la réglementation actuelle, ou si cet accident a eu des conséquences néfastes très importantes pour l'environnement. Le Code tient également compte du fait qu'un État 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. Toutefois, le Code reconnaît aussi que, lorsqu'un accident ou incident de mer survient dans les limites du territoire, y compris la mer territoriale d'un État, celui-ci a le droit** d'enquêter sur les causes de tout accident ou incident de mer susceptible de présenter un risque pour la vie humaine ou pour l'environnement, d'impliquer ses autorités de recherche et de sauvetage ou d'affecter d'une autre manière cet État côtier.

* Se reporter à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou aux prescriptions du droit international et du droit coutumier.

** Se reporter à l'article 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou aux prescriptions du droit international et du droit coutumier.

Chapitre 2

DÉFINITIONS

Les termes et expressions ci-après utilisés dans les normes obligatoires et pratiques recommandées pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime s'entendent comme suit :

2.1 *Agent* désigne toute personne, physique ou morale, qui s'engage au nom du propriétaire, de l'affrètement ou de l'exploitant d'un navire, ou du propriétaire de la cargaison, à fournir certaines prestations maritimes, y compris gérer les mesures à prendre lorsqu'un navire est soumis à une enquête de sécurité maritime.

2.2 *Facteur déterminant* désigne les actions, omissions, événements ou conditions sans lesquels :

- .1 l'accident ou l'incident de mer ne se serait pas produit; ou
- .2 l'accident ou l'incident de mer n'aurait probablement pas eu de conséquences néfastes ou celles-ci n'auraient pas été aussi graves;
- .3 il n'y aurait probablement pas eu d'autre action, omission, événement ou condition lié aux conséquences visées à l'alinéa .1 ou .2.

2.3 *État côtier* désigne un État dans les limites du territoire, y compris la mer territoriale, duquel survient un accident ou un incident de mer.

2.4 *Zone économique exclusive* désigne la zone économique exclusive telle que définie à l'article 55 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

2.5 *État du pavillon* désigne un État dont un navire est autorisé à battre le pavillon.

2.6 *Haute mer* désigne la haute mer telle que définie à l'article 86 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

2.7 *Partie intéressée* désigne un organisme ou une personne qui, d'après l'appréciation de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime, a de larges intérêts, des droits ou des attentes légitimes en ce qui concerne les résultats d'une enquête de sécurité maritime.

2.8 *Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)* désigne le Code international pour la gestion de la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution que l'Organisation a adopté par la résolution A.741(18), tel que modifié.

2.9 *Accident de mer* désigne un événement, ou une suite d'événements, lié directement à l'exploitation du navire et ayant entraîné :

- .1 la mort d'une personne ou des blessures graves;
- .2 la disparition d'une personne par-dessus bord;

- .3 la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire;
- .4 des dommages matériels subis par un navire;
- .5 l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage;
- .6 des dommages matériels à l'infrastructure maritime extérieure au navire susceptibles de compromettre gravement la sécurité du navire, d'un autre navire ou d'une personne; ou
- .7 des dommages graves à l'environnement, ou la possibilité de dommages graves à l'environnement, résultant des dommages subis par un navire ou des navires.

Toutefois, un accident de mer ne comprend pas un acte délibéré ou une omission commis dans l'intention de porter atteinte à la sécurité d'un navire, à une personne ou à l'environnement.

2.10 *Incident de mer* désigne un événement, ou une suite d'événements, autre qu'un accident de mer, lié directement à l'exploitation d'un navire et qui compromet ou, si l'on ne prend pas de mesures correctives, risque de compromettre la sécurité du navire, de ses occupants ou de toute autre personne ou de porter atteinte à l'environnement.

Toutefois, le terme incident de mer ne comprend pas un acte délibéré ou une omission commis dans l'intention de porter atteinte à la sécurité d'un navire, à une personne ou à l'environnement.

2.11 *Enquête de sécurité maritime* désigne une enquête ou une investigation (selon l'appellation donnée par un État) sur un accident ou un incident de mer, dont l'objectif est de prévenir les accidents et incidents de mer à l'avenir. Cette enquête consiste notamment à rassembler et analyser des éléments de preuve, identifier les facteurs déterminants et formuler des recommandations en matière de sécurité, s'il y a lieu.

2.12 *Rapport d'enquête de sécurité maritime* désigne un rapport qui contient :

- .1 un résumé décrivant les faits essentiels de l'accident ou incident de mer et indiquant s'il en est résulté des pertes en vies humaines, des blessures ou une pollution;
- .2 l'identité de l'État du pavillon, des propriétaires, des exploitants, de la compagnie, tels qu'indiqués sur le certificat de gestion de la sécurité, et de la société de classification (sous réserve du droit interne concernant le respect de la vie privée);
- .3 le cas échéant, les détails des dimensions et des machines de tout navire mis en cause, ainsi qu'une description de l'équipage, de la routine de bord et autres aspects, tels que la durée de service à bord du navire;
- .4 une description des circonstances de l'accident ou incident de mer;
- .5 une analyse et des commentaires sur les facteurs déterminants, notamment les facteurs mécaniques, humains et organisationnels;

- .6 un examen des résultats de l'enquête de sécurité maritime, y compris l'identification des problèmes de sécurité, ainsi que des conclusions de l'enquête de sécurité maritime; et
- .7 le cas échéant, des recommandations en vue de prévenir les accidents et incidents de mer à l'avenir.

2.13 *Autorité chargée des enquêtes de sécurité maritime* désigne l'autorité d'un État chargée de la conduite des enquêtes conformément au présent Code.

2.14 *État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime* désigne l'État du pavillon ou, s'il y a lieu, l'État ou les États qui assument d'un commun accord la responsabilité de conduire l'enquête de sécurité maritime conformément au présent Code.

2.15 *Dossier de sécurité maritime* désigne les diverses informations ci-après, rassemblées pour une enquête de sécurité maritime :

- .1 toutes les déclarations recueillies aux fins d'une enquête de sécurité maritime;
- .2 toutes les communications entre les personnes ayant trait à l'exploitation du navire;
- .3 tous les renseignements d'ordre médical ou privé concernant les personnes impliquées dans l'accident ou l'incident de mer;
- .4 toutes les fiches d'analyse des informations ou des éléments de preuve recueillis au cours d'une enquête de sécurité maritime; et
- .5 les informations provenant de l'enregistreur des données du voyage.

2.16 *Dommmages matériels* en rapport avec un accident de mer désigne :

- .1 des dommages qui :
 - .1.1 ont d'importantes conséquences sur l'intégrité de la structure, la performance ou les caractéristiques opérationnelles d'une infrastructure maritime ou d'un navire; et
 - .1.2 nécessitent des travaux de réparation ou de remplacement d'un ou plusieurs éléments importants; ou
- .2 la destruction de l'infrastructure maritime ou du navire.

2.17 *Gens de mer* désigne toute personne employée, engagée ou travaillant dans une capacité quelconque à bord d'un navire.

2.18 *Blessure grave* désigne une blessure subie par une personne et qui entraîne une incapacité de travail de plus de 72 heures, cette incapacité commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle la blessure a été subie.

2.19 *Dommages graves à l'environnement* désigne les dommages à l'environnement qui, tels qu'évalués par l'(les) État(s) affecté(s), ou par l'État du pavillon, selon le cas, ont des conséquences néfastes très importantes pour l'environnement.

2.20 *État ayant d'importants intérêts en jeu* désigne un État :

- .1 qui est l'État du pavillon d'un navire mis en cause dans un accident ou un incident de mer; ou
- .2 qui est l'État côtier impliqué dans un accident ou un incident de mer; ou
- .3 dont l'environnement a subi des dommages graves ou importants du fait d'un accident de mer (y compris l'environnement de ses eaux et territoires reconnus en vertu du droit international); ou
- .4 dans lequel les conséquences d'un accident ou d'un incident de mer ont causé ou risquent de causer un préjudice grave à l'État lui-même, ou à des îles artificielles, des installations ou ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction; ou
- .5 dans lequel un accident de mer a coûté la vie ou occasionné des blessures graves à des ressortissants de cet État; ou
- .6 qui détient des informations importantes que l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime juge(nt) utiles pour l'enquête; ou
- .7 qui, pour toute autre raison, fait valoir des intérêts jugés importants par l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime.

2.21 *Mer territoriale* désigne la mer territoriale telle que définie à la section 2 de la partie II de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

2.22 *Accident de mer très grave* désigne un accident de mer qui entraîne la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou des dommages graves à l'environnement.

Chapitre 3

APPLICATION DES CHAPITRES DES PARTIES II ET III

3.1 La partie II du présent Code contient des normes obligatoires applicables aux enquêtes de sécurité maritime. Certaines clauses s'appliquent uniquement en fonction de certaines catégories d'accidents de mer et sont obligatoires uniquement pour les enquêtes de sécurité maritime portant sur ces accidents de mer.

3.2 Les clauses de la partie III du présent Code peuvent renvoyer à des clauses de la présente partie qui s'appliquent uniquement à certains accidents de mer. Les clauses de la partie III peuvent recommander que ces clauses s'appliquent aux enquêtes de sécurité maritime portant sur d'autres types d'accidents de mer ou sur des incidents de mer.

PARTIE II

NORMES OBLIGATOIRES

Chapitre 4

AUTORITÉ CHARGÉE DES ENQUÊTES DE SÉCURITÉ MARITIME

4.1 Le gouvernement de chaque État doit communiquer à l'Organisation les coordonnées de l'(des) autorité(s) chargée(s) des enquêtes de sécurité maritime dans leur État.

Chapitre 5

NOTIFICATION

5.1 Lorsqu'un accident de mer se produit en haute mer ou dans une zone économique exclusive, l'État du pavillon du ou des navires impliqués doit en informer les autres États ayant d'importants intérêts en jeu dans les meilleurs délais possibles.

5.2 Lorsqu'un accident de mer se produit dans les limites du territoire, y compris la mer territoriale d'un État côtier, l'État du pavillon et l'État côtier doivent s'en informer mutuellement et s'arranger pour en informer d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu, dans les meilleurs délais possibles.

5.3 Cette notification ne doit pas être retardée du fait de l'absence d'informations complètes.

5.4 **Format et contenu.** La notification doit contenir le maximum des renseignements ci-après, pour autant qu'ils soient disponibles :

- .1 nom du navire et État du pavillon;
- .2 numéro OMI d'identification du navire;
- .3 nature de l'accident de mer;
- .4 lieu de l'accident de mer;
- .5 date et heure de l'accident de mer;
- .6 nombre de personnes grièvement blessées ou tuées;
- .7 conséquences de l'accident de mer pour les personnes, les biens et l'environnement; et
- .8 identification de tout autre navire mis en cause.

Chapitre 6

OBLIGATION D'ENQUÊTER SUR LES ACCIDENTS DE MER TRÈS GRAVES

- 6.1 Une enquête de sécurité maritime doit être effectuée sur tout accident de mer très grave.
- 6.2 Sous réserve de tout accord conclu conformément au chapitre 7, il incombe à l'État du pavillon d'un navire mis en cause dans un accident très grave de veiller à ce qu'une enquête de sécurité maritime soit effectuée et menée à bien conformément aux dispositions du présent Code.

Chapitre 7

ACCORD CONCLU ENTRE L'ÉTAT DU PAVILLON ET UN AUTRE ÉTAT AYANT D'IMPORTANTES INTÉRÊTS EN JEU, POUR LA CONDUITE D'UNE ENQUÊTE DE SÉCURITÉ MARITIME

- 7.1 Sans limiter le droit des États d'effectuer séparément leur propre enquête de sécurité maritime, lorsqu'un accident de mer survient dans les limites du territoire, y compris la mer territoriale d'un État, l'(les) État(s) du pavillon impliqué(s) dans l'accident de mer et l'État côtier doivent se consulter pour décider d'un commun accord lequel ou lesquels d'entre eux seront responsables de l'enquête de sécurité maritime conformément à l'obligation, ou pour donner suite à une recommandation, de procéder à une enquête en vertu du présent Code.
- 7.2 Sans limiter le droit des États d'effectuer leur propre enquête de sécurité maritime, lorsqu'un accident de mer survient en haute mer ou dans la zone économique exclusive d'un État et qu'il implique plus d'un État du pavillon, les États doivent se consulter pour décider d'un commun accord lequel ou lesquels d'entre eux seront responsables de l'enquête de sécurité maritime conformément à l'obligation, ou pour donner suite à une recommandation, de procéder à une enquête en vertu du présent Code.
- 7.3 Dans le cas d'un accident de mer visé au paragraphe 7.1 ou 7.2, les États concernés peuvent décider d'un commun accord avec un autre État ayant d'importantes intérêts en jeu lequel ou lesquels d'entre eux seront responsables de l'enquête de sécurité maritime.
- 7.4 Avant de parvenir à un accord conformément au paragraphe 7.1, 7.2 ou 7.3, ou faute d'accord, les obligations et les droits existants des États en vertu du présent Code et d'autres règles du droit international de mener une enquête de sécurité maritime appartiennent aux parties respectives qui mènent alors leur propre enquête.
- 7.5 En participant pleinement à une enquête de sécurité maritime menée par un autre État ayant d'importantes intérêts en jeu, l'État du pavillon est considéré comme s'acquittant de ses obligations en vertu du présent Code, de la règle I/21 de la Convention SOLAS et de l'article 94, section 7, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Chapitre 8

POUVOIRS D'ENQUÊTE

8.1 Tous les États doivent s'assurer que leur législation nationale habilite l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime à monter à bord d'un navire, interroger le capitaine, l'équipage et toute autre personne impliquée et recueillir des éléments de preuve aux fins d'une enquête de sécurité maritime.

Chapitre 9

ENQUÊTES PARALLÈLES

9.1 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime mène(nt) cette enquête en vertu du présent Code, sans préjudice du droit d'un autre État ayant d'importants intérêts en jeu de mener de son côté sa propre enquête de sécurité maritime.

9.2 Tout en reconnaissant qu'il(s) doi(ven)t être en mesure de s'acquitter de ses (leurs) obligations en vertu du présent Code, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime et tout autre État ayant d'importants intérêts en jeu procédant à une enquête de sécurité maritime doivent s'efforcer de coordonner la planification de leurs investigations afin d'éviter, dans la mesure du possible, des demandes contradictoires d'audition de témoins et d'accès aux preuves.

Chapitre 10

COOPÉRATION

10.1 Tous les États ayant d'importants intérêts en jeu coopèrent dans la mesure du possible avec l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime. Celui(ceux)-ci doi(ven)t prévoir la participation des États ayant d'importants intérêts en jeu dans la mesure du possible*.

Chapitre 11

ENQUÊTE INDÉPENDANTE DE TOUTE INFLUENCE EXTÉRIEURE

11.1 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t s'assurer que l'enquêteur ou les enquêteurs procédant à cette enquête sont impartiaux et objectifs. Le rapport sur les résultats de l'enquête de sécurité maritime doit pouvoir être établi sans aucune influence ni ingérence de la part des personnes ou des organismes qui pourraient être affectés par ces résultats.

* La mention "dans la mesure du possible" peut être interprétée comme signifiant par exemple que la coopération ou la participation est limitée en raison du droit interne qui rend impossible une pleine coopération ou participation.

Chapitre 12

RECHERCHE DE PREUVES AUPRÈS DES GENS DE MER

12.1 Si, dans le cadre d'une enquête de sécurité maritime, des gens de mer sont tenus de témoigner, il faut procéder à leur audition dans les plus brefs délais. Ces gens de mer doivent pouvoir rejoindre leur navire ou être rapatriés le plus tôt possible. Les droits de l'homme des gens de mer doivent toujours être respectés.

12.2 Tous les gens de mer auxquels il est demandé de témoigner doivent être informés de la nature et du fondement de l'enquête de sécurité maritime. En outre, les gens de mer auxquels il est demandé de témoigner doivent être informés et avoir accès à une consultation juridique en ce qui concerne :

- .1 tout risque qu'ils puissent s'auto-incriminer lors de toute procédure engagée à la suite de l'enquête de sécurité maritime;
- .2 leur droit de ne pas s'auto-incriminer ou de garder le silence;
- .3 les moyens de défense mis à leur disposition pour éviter que les preuves qu'ils fourniront éventuellement aux enquêteurs ne soient utilisées contre eux.

Chapitre 13

PROJET DE RAPPORT D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ MARITIME

13.1 Sous réserve des paragraphes 13.2 et 13.3, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t envoyer, sur demande, un exemplaire du projet de rapport à un État ayant d'importants intérêts en jeu pour permettre à cet État de formuler des observations au sujet de ce projet de rapport.

13.2 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité n'est (ne sont) tenu(s) de satisfaire au paragraphe 13.1 que si l'État ayant d'importants intérêts en jeu qui reçoit le rapport garantit de ne pas diffuser ou faire diffuser, ni de publier ou permettre à quelqu'un de consulter le projet de rapport ou une partie de ce rapport, sans le consentement de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime ou à moins que les rapports ou documents en question n'aient déjà été publiés par lesdits États.

13.3 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité n'est (ne sont) pas tenu(s) de satisfaire au paragraphe 13.1 :

- .1 s'il(s) demande(nt) à l'État ayant d'importants intérêts en jeu qui reçoit le rapport d'assurer que les éléments de preuve figurant dans le projet de rapport ne seront pas retenus dans une procédure civile ou pénale contre une personne qui a témoigné; et
- .2 si l'État ayant d'importants intérêts en jeu refuse de fournir cette assurance.

13.4 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t inviter les États ayant d'importants intérêts en jeu à soumettre leurs observations au sujet du projet de rapport, dans un délai de 30 jours ou tout autre délai fixé d'un commun accord. L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t tenir compte de ces observations avant d'établir le rapport final et, si l'acceptation ou le rejet de ces observations aura des conséquences directes sur les intérêts de l'État qui les a soumises, il(s) doi(ven)t informer l'État ayant d'importants intérêts en jeu de la manière dont ces observations ont été traitées. Si l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête ne reço(i)ent aucune observation à l'expiration du délai de 30 jours ou autre délai convenu, il(s) peu(ven)t alors établir la version finale du rapport.

13.5 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t s'efforcer de vérifier soigneusement, par les meilleurs moyens, que le projet de rapport est exact et complet.

Chapitre 14

RAPPORT D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ MARITIME

14.1 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t communiquer à l'Organisation la version finale d'un rapport d'enquête de sécurité maritime pour chaque enquête effectuée sur un accident de mer très grave.

14.2 Lorsqu'une enquête de sécurité maritime est effectuée sur un accident ou incident de mer autre qu'un accident de mer très grave et qu'un rapport d'enquête de sécurité maritime est établi et contient des renseignements susceptibles de prévenir ou d'atténuer la gravité des accidents et incidents de mer à l'avenir, la version finale de ce rapport doit être soumise à l'Organisation.

14.3 Le rapport d'enquête de sécurité maritime visé aux paragraphes 14.1 et 14.2 doit utiliser toutes les informations recueillies lors d'une enquête de sécurité maritime, compte tenu de sa portée, et qui sont nécessaires pour garantir que toutes les questions de sécurité pertinentes sont incluses et comprises, de manière que des mesures en matière de sécurité puissent être prises selon que de besoin.

14.4 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime doi(ven)t porter le rapport d'enquête de sécurité maritime final à la connaissance du public et du secteur maritime, ou il(s) doi(ven)t s'engager à fournir au public et au secteur maritime les renseignements nécessaires pour accéder à ce rapport s'il est publié par un autre État ou par l'Organisation.

PARTIE III

PRATIQUES RECOMMANDÉES

Chapitre 15

RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES

15.1 Les États devraient s'assurer que les autorités chargées d'une enquête de sécurité maritime disposent de ressources matérielles et financières suffisantes et d'un personnel dûment qualifié pour qu'elles puissent faciliter l'exécution de leurs obligations en matière d'enquête de sécurité maritime sur les accidents et les incidents de mer en vertu du présent Code.

15.2 La désignation de tout enquêteur pour prendre part à une enquête de sécurité maritime devrait se faire sur la base des compétences requises des enquêteurs, qui sont décrites dans la résolution A.996(25).

15.3 Toutefois, les dispositions du paragraphe 15.2 n'empêchent pas de désigner des enquêteurs ayant les qualifications spécialisées nécessaires pour participer temporairement à une enquête de sécurité maritime, ni n'excluent la possibilité de faire appel à des consultants, pour avoir l'avis d'experts sur un aspect quelconque de l'enquête de sécurité maritime.

15.4 Toute personne qui participe, en tant qu'enquêteur, ou qui prête son concours, à une enquête de sécurité maritime, devrait être tenue d'agir conformément au présent Code.

Chapitre 16

PRINCIPES D'ENQUÊTE

16.1 **Indépendance.** Une enquête de sécurité maritime devrait être impartiale afin de garantir que les informations lui parviennent sans entrave.

16.1.1 Dans l'objectif visé au paragraphe 16.1, l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime devrai(en)t être fonctionnellement indépendant(s) :

- .1 des parties impliquées dans l'accident ou l'incident de mer;
- .2 de toute personne qui pourrait décider de prendre des mesures administratives ou disciplinaires à l'encontre d'un individu ou d'un organisme impliqué dans un accident ou un incident de mer; et
- .3 des instances judiciaires.

16.1.2 L'(Les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime ne devrai(en)t subir aucune ingérence de la part des parties mentionnées aux alinéas .1, .2 et .3 du paragraphe 16.1.1 et pouvoir :

- .1 rassembler toutes les informations disponibles relatives à l'accident ou l'incident de mer, y compris celles provenant de l'enregistreur des données du voyage et des services de trafic maritime;
- .2 analyser les preuves et identifier les facteurs déterminants;
- .3 tirer des conclusions concernant les facteurs déterminants;
- .4 distribuer un projet de rapport, pour commentaires, et établir le rapport final; et
- .5 formuler, s'il y a lieu, des recommandations en matière de sécurité.

16.2 **Objectif de sécurité.** L'objectif d'une enquête de sécurité maritime n'est pas de déterminer la responsabilité, ni d'imputer la faute à telle ou telle partie. L'(Les) enquêteur(s) procédant à l'enquête de sécurité maritime ne devrai(en)t toutefois pas s'abstenir de rendre compte intégralement des facteurs déterminants de peur que les conclusions n'induisent une présomption de faute ou de responsabilité.

16.3 **Coopération.** Chaque fois que cela est possible et compatible avec les prescriptions et recommandations du présent Code, en particulier du chapitre 10 sur la coopération, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t s'efforcer de faciliter au maximum la coopération entre les États ayant d'importants intérêts en jeu et d'autres personnes ou organismes menant une enquête sur un accident ou incident de mer.

16.4 **Priorité.** Une enquête de sécurité maritime devrait, autant que possible, bénéficier du même degré de priorité que toute autre enquête menée sur l'accident ou l'incident de mer, y compris les enquêtes pénales engagées par un État.

16.4.1 Conformément au paragraphe 16.4, l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime ne devrai(en)t pas être empêché(s) d'accéder aux preuves dans des circonstances où une autre personne ou un autre organisme effectue une enquête distincte sur un accident ou incident de mer.

16.4.2 Les preuves auxquelles il devrait être possible d'avoir librement accès devraient inclure :

- .1 les registres des visites et autres registres conservés par l'État du pavillon, les propriétaires et les sociétés de classification;
- .2 toutes les données enregistrées, y compris celles provenant des enregistreurs des données du voyage; et
- .3 les preuves pouvant être fournies par les inspecteurs des pouvoirs publics, les garde-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les pilotes ou autre personnel maritime.

16.5 Portée de l'enquête de sécurité maritime. Pour identifier convenablement les facteurs déterminants, il faut réaliser dans les délais voulus une enquête méthodique, en allant bien au-delà des preuves immédiates et en cherchant les causes profondes qui pourraient être éloignées du lieu de l'accident ou de l'incident de mer et qui risqueraient de provoquer à l'avenir d'autres accidents et incidents de mer. Les enquêtes de sécurité maritime devraient donc être considérées comme un moyen d'identifier non seulement les facteurs déterminants immédiats, mais aussi les défaillances qui pourraient exister dans l'ensemble de la chaîne des responsabilités.

Chapitre 17

ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE MER (AUTRES QUE LES ACCIDENTS DE MER TRÈS GRAVES) ET LES INCIDENTS DE MER

17.1 Une enquête de sécurité maritime sur un accident de mer (autre que les accidents de mer très graves qui font l'objet du chapitre 6 du présent Code) ou un incident de mer devrait être effectuée par l'État du pavillon d'un navire mis en cause s'il semble probable qu'une enquête de sécurité maritime fournira des informations utiles pour prévenir d'autres accidents ou incidents de mer à l'avenir.

17.2 Le chapitre 7 du présent Code contient des prescriptions obligatoires pour déterminer qui sera (seront) l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime sur un accident de mer. Lorsque l'événement qui fait l'objet d'une enquête conformément au présent chapitre est un incident de mer, il y a lieu d'appliquer les dispositions du chapitre 7 à titre de pratiques recommandées comme si elles portaient sur les incidents de mer.

Chapitre 18

ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE POUR PARVENIR À UN ACCORD EN VERTU DU CHAPITRE 7 DE LA PARTIE II

18.1 Lorsque l'(les) État(s) du pavillon, un État côtier (s'il est impliqué) ou d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu cherchent à parvenir à un accord, conformément au chapitre 7 de la partie II, pour déterminer lequel ou lesquels d'entre eux sera (seront) l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime en vertu du présent Code, il faudrait tenir compte des éléments suivants :

- .1 si l'accident ou l'incident de mer s'est produit sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État;
- .2 si le ou les navires mis en cause dans un accident ou un incident de mer survenu en haute mer ou dans la zone économique exclusive se sont rendus ensuite dans les eaux territoriales d'un État;
- .3 les ressources et l'engagement requis de l'État du pavillon et d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu;
- .4 la portée éventuelle de l'enquête de sécurité maritime et la capacité de l'État du pavillon ou d'un autre État ayant d'importants intérêts en jeu à y faire face;

- .5 la nécessité, pour l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime, d'avoir accès aux éléments de preuve et la prise en compte de l'État ou des États les plus à même de favoriser l'accès à ces éléments de preuve;
- .6 toutes conséquences néfastes, réelles ou imaginaires, de l'accident ou de l'incident de mer sur d'autres États;
- .7 la nationalité des membres de l'équipage, des passagers et d'autres personnes touchés par l'accident ou l'incident de mer.

Chapitre 19

ACTES D'INGÉRENCE ILLICITES

19.1 Si, au cours d'une enquête de sécurité maritime, on apprend ou on soupçonne qu'une infraction a été commise au sens des articles 3, *3bis*, *3ter* ou *3quater* de la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, l'autorité d'enquête de sécurité maritime devrait immédiatement s'assurer que les autorités de sûreté maritime du ou des États intéressés en sont informées.

Chapitre 20

NOTIFICATION AUX PARTIES IMPLIQUÉES ET COMMENCEMENT D'UNE ENQUÊTE

20.1 Lorsque commence une enquête de sécurité maritime en vertu du présent Code, le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire mis en cause dans l'accident ou l'incident de mer faisant l'objet de l'enquête devraient être informés dans les plus brefs délais :

- .1 de l'accident ou l'incident de mer faisant l'objet de l'enquête;
- .2 de l'heure et du lieu auxquels l'enquête de sécurité maritime commencera;
- .3 du nom et des coordonnées de l'(des) autorité(s) chargée(s) des enquêtes de sécurité maritime;
- .4 des dispositions législatives pertinentes régissant l'enquête de sécurité maritime;
- .5 des droits et obligations des parties visées par l'enquête de sécurité maritime;
- .6 des droits et obligations de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime.

20.2 Chaque État devrait établir un document normalisé comportant les renseignements mentionnés au paragraphe 20.1 qui puisse être transmis électroniquement au capitaine, à l'agent et au propriétaire du navire.

20.3 Reconnaissant que tout navire impliqué dans un accident ou un incident de mer peut rester en service et qu'un navire ne devrait pas être retardé plus longtemps qu'il n'est strictement nécessaire, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t entamer celle-ci dès que cela est raisonnablement possible et ne pas retarder inutilement le navire.

Chapitre 21

COORDINATION D'UNE ENQUÊTE

21.1 Les recommandations du présent chapitre devraient être appliquées conformément aux principes établis dans les chapitres 10 et 11 du présent Code.

21.2 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t veiller à ce qu'il existe un système approprié au sein de l'État pour :

- .1 désigner les enquêteurs participant à l'enquête de sécurité maritime, y compris un enquêteur chargé de diriger l'enquête;
- .2 fournir un appui raisonnable aux membres de l'enquête de sécurité maritime;
- .3 mettre au point une stratégie pour l'enquête de sécurité maritime en concertation avec d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu;
- .4 veiller à ce que la méthodologie suivie pendant l'enquête de sécurité maritime soit compatible avec celle recommandée dans la résolution A.884(21);
- .5 veiller à ce que l'enquête de sécurité maritime tienne compte des recommandations ou instruments ayant trait à la conduite d'une enquête de sécurité maritime, qui ont été publiés par l'Organisation ou par l'Organisation internationale du Travail; et
- .6 veiller à ce que l'enquête de sécurité maritime tienne compte des procédures de gestion de la sécurité et de la politique de sécurité de l'exploitant du navire eu égard au Code ISM.

21.3 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t permettre à un État ayant d'importants intérêts en jeu de participer, dans la mesure du possible, aux aspects de l'enquête de sécurité maritime qui l'intéressent.

21.3.1 Dans le cadre de cette participation, il faudrait notamment autoriser les représentants de l'État ayant d'importants intérêts en jeu à :

- .1 interroger les témoins;
- .2 voir et examiner les éléments de preuve et faire des copies des documents;

- .3 soumettre des avis au sujet des preuves, formuler des observations et faire en sorte que leurs vues soient consignées dans le rapport final; et
- .4 recevoir le projet de rapport et le rapport final d'enquête de sécurité maritime.*

21.4 Dans la mesure du possible, les États ayant d'importants intérêts en jeu devraient faciliter l'accès de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime aux informations présentant un intérêt pour cette enquête. Dans la mesure du possible, l'(les) enquêteur(s) procédant à l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t aussi pouvoir interroger les inspecteurs des pouvoirs publics, les garde-côtes, les opérateurs des services de trafic maritime, les pilotes ou autre personnel maritime d'un État ayant d'importants intérêts en jeu.

21.5 L'État du pavillon d'un navire mis en cause dans un accident ou un incident de mer devrait faciliter les contacts de l'(les) enquêteur(s) procédant à l'enquête de sécurité maritime avec l'équipage.

Chapitre 22

RECHERCHE DES PREUVES

22.1 L'(Les) État(s) responsable(s) d'une enquête de sécurité maritime ne devrai(en)t pas retenir inutilement un navire pour recueillir des preuves, ni saisir des documents originaux ou du matériel, sauf si cela est essentiel pour les besoins de l'enquête de sécurité maritime. Les enquêteurs devraient faire des copies des documents dans la mesure du possible.

22.2 L'(Les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime devrai(en)t sauvegarder les auditions de témoins et autres éléments de preuve recueillis au cours de l'enquête, de façon qu'ils ne puissent être consultés par des personnes qui n'en ont pas besoin aux fins de l'enquête.

22.3 L'(Les) enquêteur(s) procédant à l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t tirer parti de toutes les données enregistrées, y compris celles fournies par les enregistreurs des données du voyage, s'il en existe. Les informations des enregistreurs des données du voyage devraient pouvoir être téléchargées par l'(les) enquêteur(s) procédant à l'enquête ou par un représentant désigné.

22.3.1 Si l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête ne dispose(nt) pas de moyens adéquats pour lire les informations d'un enregistreur des données du voyage, les États qui disposent de ces moyens devraient offrir leurs services, en tenant dûment compte :

- .1 des ressources disponibles;
- .2 des capacités du système d'affichage;
- .3 de l'obtention en temps voulu des informations affichées; et
- .4 de l'emplacement du système.

* La mention "dans la mesure du possible" peut être interprétée comme signifiant par exemple que la coopération ou la participation est limitée en raison du droit interne qui rend impossible une pleine coopération ou participation.

Chapitre 23

CARACTÈRE CONFIDENTIEL DES INFORMATIONS

23.1 Les États devraient veiller à ce que l'(les) enquêteur(s) procédant à une enquête de sécurité maritime ne divulgue(nt) des informations extraites d'un dossier de sécurité maritime que si :

- .1 cela est nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt de la sécurité du transport et toute conséquence sur la disponibilité future d'informations en matière de sécurité pour une enquête de sécurité maritime a été prise en compte; ou
- .2 cela est autorisé à un autre titre conformément au présent Code*.

23.2 Les États impliqués dans une enquête de sécurité maritime en vertu du présent Code devraient veiller à ce que tout dossier de sécurité maritime en leur possession ne soit pas divulgué dans le cadre d'une procédure pénale, civile, disciplinaire ou administrative, à moins que :

- .1 l'autorité judiciaire compétente de l'État concerné décide que l'intérêt que présente sa diffusion pour l'administration de la justice l'emporte sur les conséquences négatives, au niveau national ou international, que cette divulgation peut avoir sur l'enquête de sécurité maritime ou toute enquête future** ; et
- .2 en fonction des circonstances, l'État qui a fourni le dossier de sécurité maritime à l'enquête de sécurité maritime autorise sa divulgation.

23.3 Le dossier de la sécurité maritime devrait être inclus dans le rapport final, ou ses appendices, uniquement s'il est pertinent pour l'analyse de l'accident ou de l'incident de mer. Les parties du dossier qui ne sont pas pertinentes et qui ne sont pas incluses dans le rapport final ne devraient pas être divulguées.

* Les États reconnaissent qu'il est utile de préserver le caractère confidentiel d'un dossier de sécurité maritime qui doit être communiqué à des personnes extérieures à l'enquête de sécurité maritime aux fins de la conduite de l'enquête, par exemple dans le cas d'un dossier de sécurité maritime devant être fourni à un expert extérieur pour qu'il l'analyse ou donne une seconde opinion. L'objet de cette confidentialité serait d'éviter la divulgation inappropriée d'informations sensibles à des fins autres que l'enquête de sécurité maritime, à un moment où l'on ne sait pas comment ces informations aideront à identifier les facteurs contributifs à un accident ou un incident de mer. Une divulgation inappropriée peut faire peser une présomption de faute ou de responsabilité sur les parties impliquées dans un accident ou un incident de mer.

** Les cas où il peut être approprié de divulguer des informations extraites d'un dossier de sécurité maritime dans le cadre d'une procédure pénale, civile, disciplinaire ou administrative peuvent, par exemple, être les suivants :

- 1 lorsque la personne faisant l'objet de la procédure a agi avec l'intention de causer un résultat destructeur; ou
- 2 lorsque la personne faisant l'objet de la procédure a été consciente du risque sérieux de survenance d'un résultat destructeur et que, compte tenu des circonstances qu'elle connaissait, il était injustifiable de prendre ce risque.

23.4 Les États ne sont tenus de communiquer à un État ayant d'importants intérêts en jeu des informations extraites d'un dossier de sécurité maritime que si cela ne porte pas atteinte à l'intégrité et à la crédibilité de toute enquête de sécurité maritime menée par l'(les) État(s) qui communique(nt) les informations.

23.4.1 L'État qui communique des informations extraites d'un dossier de sécurité maritime peut exiger que l'État auquel ces informations sont destinées s'engage à préserver leur caractère confidentiel.

Chapitre 24

PROTECTION DES TÉMOINS ET DES PARTIES IMPLIQUÉES

24.1 Si une personne est légalement tenue de présenter, aux fins d'une enquête de sécurité maritime, des éléments de preuve qui peuvent l'incriminer, il faudrait, dans la mesure où le droit interne le permet, empêcher que ces éléments de preuve ne soient retenus dans une procédure civile ou pénale intentée contre l'intéressé.

24.2 Une personne à laquelle il est demandé de témoigner devrait être informée de la nature et du fondement de l'enquête. Une personne à laquelle il est demandé de témoigner devrait être informée et avoir accès à une consultation juridique en ce qui concerne :

- .1 tout risque qu'elle puisse s'auto-incriminer lors de toute procédure engagée à la suite de l'enquête de sécurité maritime;
- .2 le droit de ne pas s'auto-incriminer ou de garder le silence;
- .3 les moyens de défense mis à sa disposition pour éviter que les preuves qu'elle fournira éventuellement à l'enquête de sécurité maritime ne soient utilisées contre elle.

Chapitre 25

PROJET DE RAPPORT ET RAPPORT FINAL

25.1 Les rapports d'enquête de sécurité maritime devraient être établis dans les meilleurs délais.

25.2 Dans la mesure du possible, l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t envoyer, sur demande, un exemplaire du projet de rapport d'enquête de sécurité maritime aux parties intéressées pour qu'elles formulent leurs observations. Toutefois, cette recommandation ne s'applique pas lorsqu'il n'est pas garanti que la partie intéressée ne diffusera pas ou ne fera pas diffuser, ni ne publiera ou ne permettra à quelqu'un de consulter le projet de rapport d'enquête de sécurité maritime ou une partie de ce rapport, sans le consentement exprès de l'(des) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime.

25.3 L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t octroyer aux parties intéressées un délai de 30 jours, ou un autre délai fixé d'un commun accord pour soumettre leurs observations sur le rapport d'enquête de sécurité maritime. L'(Les) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime devrai(en)t tenir compte de ces observations avant d'établir le rapport final d'enquête de sécurité maritime et, si l'acceptation ou le rejet de ces observations aura des conséquences directes sur les intérêts des parties intéressées qui les ont soumises, il(s) devrai(en)t informer les parties intéressées de la manière dont ces observations ont été traitées. Si l'(les) État(s) responsable(s) de l'enquête ne reçoit(ven)t aucune observation à l'expiration du délai de 30 jours ou autre délai convenu, il(s) peu(ven)t alors établir la version finale du rapport d'enquête de sécurité maritime*.

25.4 Lorsque le droit interne de l'État établissant le rapport d'enquête de sécurité maritime le permet, il faudrait éviter que le projet de rapport et le rapport final ne puissent constituer des preuves recevables dans une procédure relative à l'accident ou à l'incident de mer si celle-ci peut entraîner des sanctions disciplinaires, une condamnation pénale ou la détermination de la responsabilité civile.

25.5 À n'importe quel stade d'une enquête de sécurité maritime, des mesures de sécurité intérimaires peuvent être recommandées.

25.6 Lorsqu'un État ayant d'importants intérêts en jeu conteste l'ensemble ou une partie du rapport final d'enquête de sécurité maritime, il peut soumettre son propre rapport à l'Organisation.

Chapitre 26

RÉOUVERTURE D'UNE ENQUÊTE

26.1 L'(Les) État(s) responsable(s) d'une enquête de sécurité maritime et qui a (ont) achevé cette enquête devrai(en)t réexaminer ses (leurs) constatations et envisager de rouvrir l'enquête lorsque de nouveaux éléments de preuve présentés sont de nature à modifier sensiblement l'analyse et les conclusions qui en ont été tirées.

26.2 Lorsque de nouveaux éléments de preuve importants relatifs à un accident ou un incident de mer sont présentés à l'(aux) État(s) responsable(s) de l'enquête de sécurité maritime et qui a (ont) achevé cette enquête, ces éléments devraient être soigneusement évalués et transmis à d'autres États ayant d'importants intérêts en jeu, à toutes fins utiles.

* Voir le chapitre 13 où les dispositions concernant la communication de rapports aux parties intéressées qui en font la demande peuvent par contre être incluses en tant que dispositions obligatoires.