OFEAN

Rue du Progrès 56

1210 Bruxelles

Aperçu des activités de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation du 1 octobre 2020 jusqu'à et y compris le 30 septembre 2021

Sommaire

1. Introduction 2
1.1 Pêche maritime 4
1.2 Marine marchande 5
1.3 Perception des contributions 6
2. Notification des accidents 7
2.1 Nombre de notifications 7
2.1.1 Nombre de notifications par segment de la navigation 8
2.1.2 Nombre de notifications d'accidents de navigation par segment en Belgique 9
2.1.3 Répartition par État du pavillon 10
2.2 Base de données européenne sur les accidents de mer 10
2.3 Accidents de navigation très graves 11
2.4 Accidents de navigation graves 12
2.5 Accidents de navigation moins graves et incidents maritimes 13
3. Enquêtes et rapports 14
4. Recommandations et suivi 14
5. Alertes précoces 17

Liste des graphiques

Graphique 1 - Nombre de notifications d'accidents de navigation reçues 7
Graphique 2 - Nombre de notifications d'accidents de navigation par segment 8
Graphique 3 - Répartition du nombre de notifications par segment en Belgique 9
Graphique 4 - Répartition du nombre de notifications reçues par État du pavillon 10

Liste des illustrations

Illustration 1 - Échouage d'un chalutier de pêche belge 4
Illustration 2 - Reconstitution de l'extinction d'un incendie dans la salle des machines 5
Illustration 3 - Image sonar d'un navire coulé 11
Illustration 4 - Représentation graphique d'un abordage 12
Illustration 5 - Chalutier de pêche endommagé après un abordage 13
Illustration 6 - Radeau de sauvetage à la dérive après le naufrage d'un navire 14
Illustration 7 - Chalutier de pêche renfloué 16
Illustration 8 - Renflouage d'un chalutier de pêche coulé en raison d'un manque de stabilité 17

1. Introduction

L'exercice 10/2020 – 09/2021 a de nouveau été un exercice particulier pour l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, en abrégé OFEAN.

À la suite d'une modification du Code belge de la Navigation, l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a été intégré au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports. En conséquence, l'OFEAN s'est vu octroyer un statut, mais il demeure indépendant dans son fonctionnement et n'est donc pas soumis à la hiérarchie d'un service public fédéral ou d'un ministre. Les arrêtés royaux précisant les modalités d'organisation, de composition et de fonctionnement et fixant les compétences du personnel, sont encore en attente de publication.

Dès que celles-ci seront effectives, le personnel de l'OFEAN bénéficiera d'un statut à part entière, ce qui simplifiera partiellement le fonctionnement de l'OFEAN.

En outre, l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a continué à subir des restrictions dans son fonctionnement en raison de la pandémie de la COVID-19. Les déplacements et les rencontres ont été réduits au strict minimum, ce qui a parfois eu un impact négatif sur les enquêtes et la coopération internationale.

La participation aux réunions internationales tant de l'Organisation maritime internationale que de l'Agence européenne pour la sécurité maritime et du Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes (Marine Accident Investigators' International Forum) a été uniquement virtuelle, ce qui n'a pas toujours facilité les débats.

En dépit des difficultés évoquées plus haut, l'OFEAN a mené toutes les enquêtes obligatoires sur les accidents de navigation et a publié les rapports d'enquête respectifs et les recommandations éventuelles dans les délais prévus par le législateur. Les enquêteurs de l'OFEAN ont également continué à participer à des formations et à des séminaires pour développer leur expertise. Ces formations et séminaires ont également été organisés via des plateformes virtuelles.

Au cours de l'exercice écoulé, le nombre de notifications a de nouveau été supérieur à celui de l'exercice précédent. Heureusement, cela ne signifie pas nécessairement que le nombre d'accidents de navigation a augmenté. Cette évolution est plutôt liée à un meilleur flux

des données. Un nombre croissant d'organismes ont en effet intégré la notification obligatoire des accidents de navigation à l'OFEAN dans leurs procédures et méthodes de travail.

En outre, on est toujours dans l'attente du décret flamand sur la navigation, et de l'accord de coopération subséquent entre l'organisme flamand d'enquête sur les accidents de navigation, créé par le décret sur la navigation, et l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, pour pouvoir effectuer toutes les enquêtes à mener obligatoirement dans les eaux belges, qu'elles soient flamandes, wallonnes ou bruxelloises, conformément à la directive européenne 2009/18.

La Commission européenne travaille à une révision de ladite directive qui tient compte de l'évolution des circonstances par rapport à 2009, année de publication de la directive actuellement en vigueur. L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation collabore étroitement à la révision de la directive actuellement en vigueur par le biais du cadre de coopération permanente[1].

[1] L'article 10, point 1, de la directive 2009/18 prévoit que « Les États membres établissent, en étroite collaboration avec la Commission, un cadre de coopération permanente autorisant leurs organismes d'enquête de sécurité respectifs à coopérer entre eux dans la mesure nécessaire pour atteindre l'objectif de la présente directive. »

1.1 Pêche maritime

Sur la base des chiffres relatifs aux accidents de navigation survenus au cours de l'exercice écoulé, l'OFEAN a constaté que la pêche maritime a encore été régulièrement victime d'accidents de navigation graves et très graves. Afin de donner plus de publicité aux résultats des enquêtes sur les accidents de navigation dans le secteur belge de la pêche maritime, l'OFEAN a entamé une coopération avec PREVIS, le service de prévention des accidents du travail à bord des navires de pêche en mer.

En proposant des versions abrégées des rapports d'enquête via l'app PREVIS pour smartphones, on a tenté de faire prendre conscience à un plus grand nombre de membres d'équipage de navires de pêche en mer que, malheureusement, personne n'est à l'abri d'un accident. En outre, au cours de l'exercice écoulé de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, quelques accidents graves à très graves impliquant des navires de pêche en mer ont eu lieu, tels que des abordages et des échouages.

Illustration 1 - Échouage d'un chalutier de pêche belge

1.2 Marine marchande

Malheureusement, au cours de l'exercice écoulé de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, on a de nouveau déploré la perte de plusieurs marins, tant à bord d'un navire marchand belge qu'à bord de navires étrangers lorsqu'ils se trouvaient dans les eaux belges. En outre, plusieurs marins à bord de navires marchands, qui relevaient du pouvoir d'enquête de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, ont subi des blessures graves, dont certains avec des lésions ou une incapacité de travail permanentes.

Illustration 2 - Reconstitution de l'extinction d'un incendie dans la salle des machines

1.3 Perception des contributions

La perception des contributions à l'OFEAN s'est une nouvelle fois avérée problématique au cours de l'exercice écoulé. Comme la loi prévoit que les contributions à l'OFEAN ne sont perçues qu'au cours du dernier trimestre de l'année civile pour les navires battant pavillon belge au 1er janvier de l'année au cours de laquelle la contribution est due, il peut encore y avoir de nombreux changements au niveau de la propriété et de l'enregistrement des navires concernés au cours des trois premiers trimestres, ce qui génère de la confusion jusqu'à la date de perception.

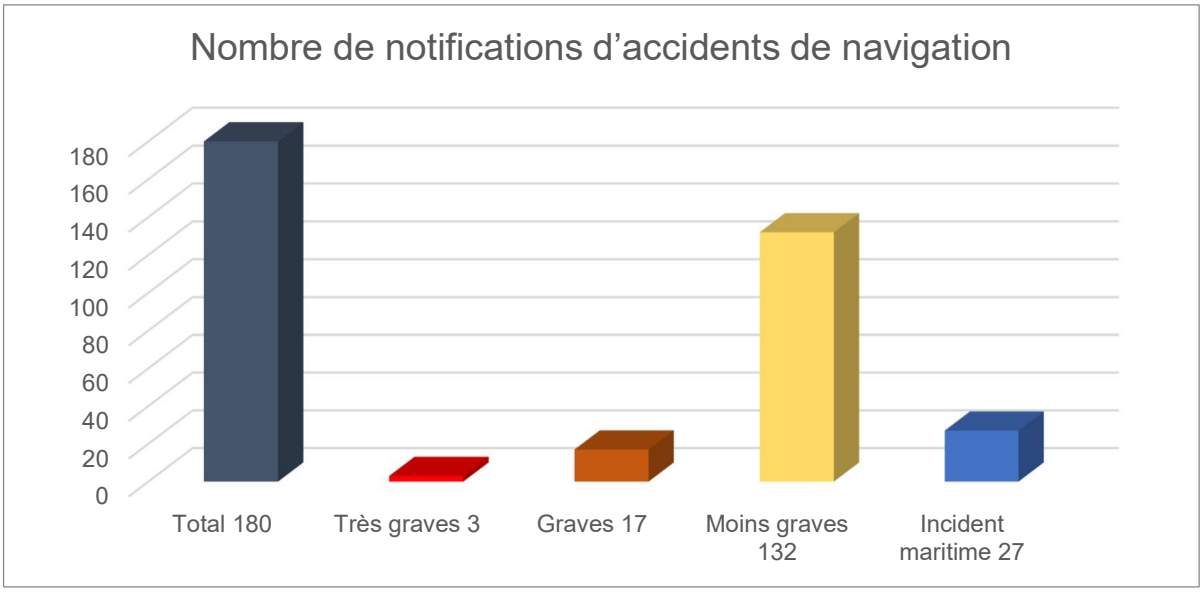
La perception des contributions dues par les navires étrangers, qui font escale dans des ports belges, via les ports maritimes, n'a pas posé de problèmes majeurs.

2. Notification des accidents

2.1 Nombre de notifications

Au cours de l'exercice 2020 – 2021, l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a reçu 180 notifications d'accidents de navigation.

Heureusement, elles n'étaient pas toutes de nature très grave, comme le montre le graphique. Les notifications englobaient tous les accidents de navigation relevant de la directive européenne 2009/18, mais aussi tous les accidents ou incidents impliquant des navires qui, même s'ils naviguaient en mer, n'étaient pas soumis à l'obligation d'enquêter prévue par la directive précitée. Pour ces derniers accidents et incidents, l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation pouvait recevoir une notification, qu'il a ensuite soumise à une évaluation préalable sur la base de la législation internationale et nationale.

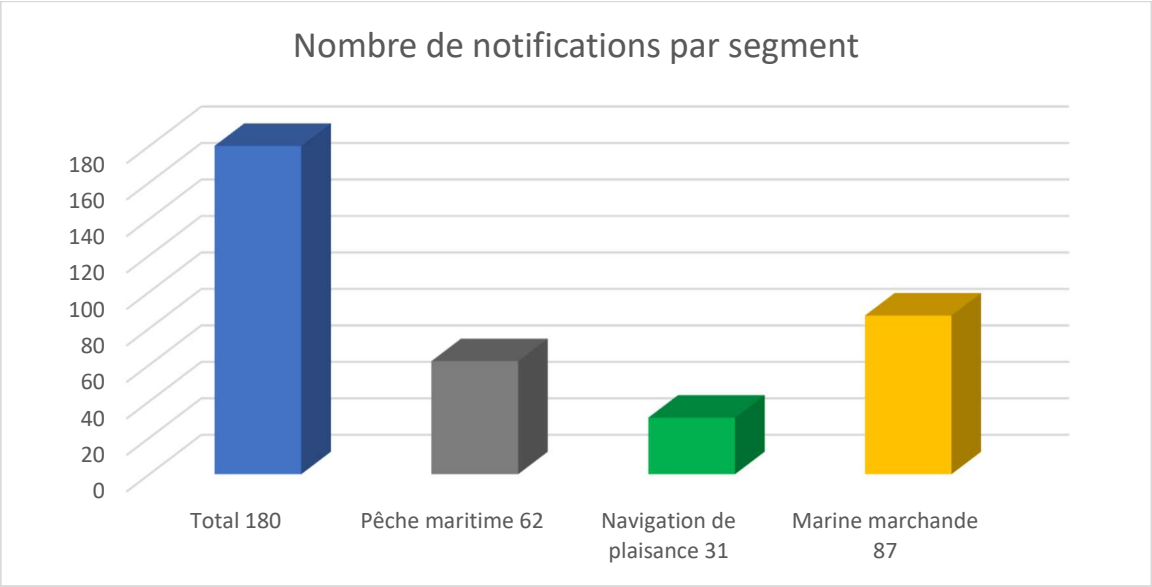


Graphique 1 - Nombre de notifications d'accidents de navigation reçues

2.1.1 Nombre de notifications par segment de la navigation

Si nous prenons les chiffres de l'exercice écoulé concernant le nombre de notifications d'accidents de navigation en général faites à l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, nous constatons que le nombre de notifications provenant du segment de la navigation de plaisance était le plus bas.

Cela est plus que probablement lié à la pandémie de la COVID-19, qui a découragé nombre de plaisanciers de naviguer, et au fait que les notifications d'accidents de navigation impliquant des navires de plaisance battant un pavillon autre que le pavillon belge ne parviennent à l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation que si un incident se produit avec ces navires dans les eaux belges ou si un navire belge est impliqué.

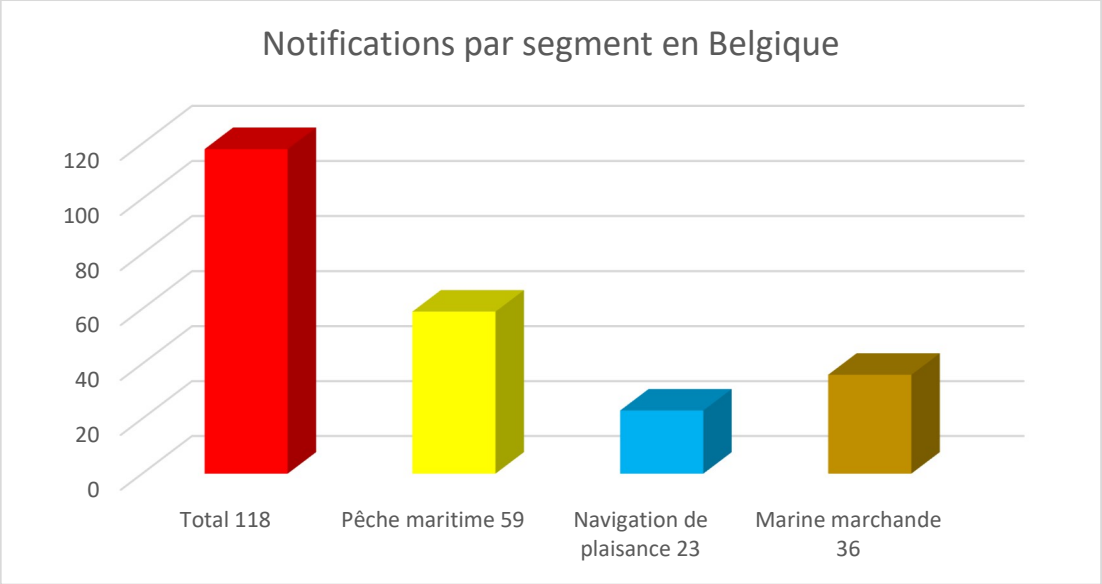


Graphique 2 - Nombre de notifications d'accidents de navigation par segment

2.1.2 Nombre de notifications d'accidents de navigation par segment en Belgique

Les notifications par segment des accidents de navigation impliquant des navires belges montrent de nouveau que le nombre d'accidents dans le domaine de la pêche maritime reste particulièrement élevé par rapport aux autres segments. Lorsque l'on compare la taille de la flotte de pêche belge à celle de la flotte marchande belge ou de la flotte de navires de plaisance battant pavillon belge, on ne peut que constater une fois de plus que la pêche maritime, plus que d'autres segments de la navigation maritime, est particulièrement sensible à la survenance d'accidents de navigation.

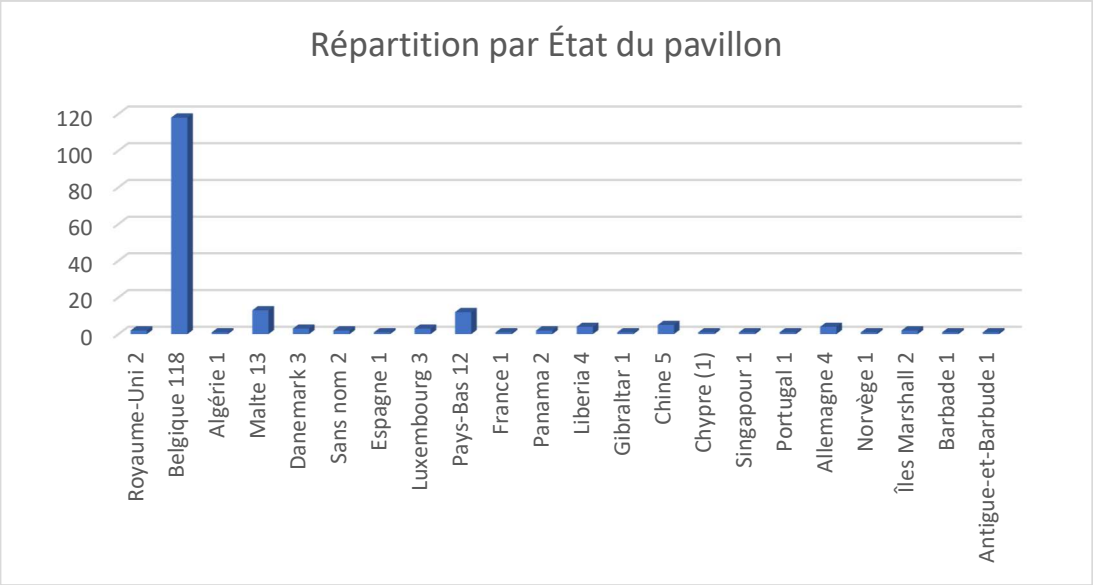
L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation poursuit sa collaboration avec les législateurs et les associations professionnelles du secteur de la pêche maritime pour continuer à attirer l'attention sur la nécessité de travailler en toute sécurité.



Graphique 3 - Répartition du nombre de notifications par segment en Belgique

2.1.3 Répartition par État du pavillon

Si le graphique semble suggérer que la plupart des accidents surviennent à bord de ou avec des navires belges, son interprétation est quelque peu biaisée par l'obligation légale imposée aux capitaines et armateurs de navires belges de notifier les accidents de navigation à l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.



Graphique 4 - Répartition du nombre de notifications reçues par État du pavillon

La répartition des accidents de navigation par État du pavillon, autre que la Belgique, reflète dans une large mesure la diversité des nationalités des navires naviguant dans les eaux belges.

2.2 Base de données européenne sur les accidents de mer

L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a systématiquement introduit toutes les notifications reçues dans la base de données européenne sur les accidents de mer[2]. Outre les notifications, les rapports d'enquête ont, le cas échéant, également été

[2] Conformément à la directive européenne 2009/18, article 17, point 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).

introduits dans la base de données, ainsi que les recommandations éventuelles et les réactions des parties aux recommandations.

2.3 Accidents de navigation très graves

Au cours de l'exercice écoulé de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, on a déploré une fois de plus trois accidents de navigation très graves relevant du pouvoir d'enquête de l'organisme. Malheureusement, quatre personnes ont perdu la vie dans ces accidents.

Au total, 5 personnes ont perdu la vie dans tous les accidents notifiés à l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et 27 personnes ont été blessées dans les 180 accidents de navigation notifiés à l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation au cours de l'exercice 2020 – 2021.

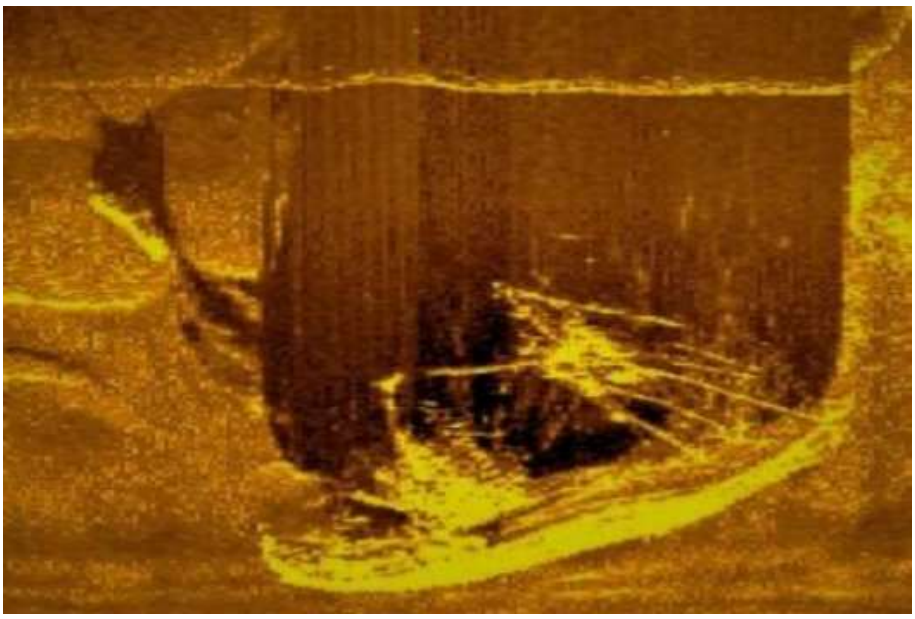


Illustration 3 - Image sonar d'un navire coulé

L'OFEAN a mené une enquête pour deux des accidents de navigation très graves qui lui ont été notifiés. Le troisième accident de navigation très grave a fait l'objet d'une enquête par l'État du pavillon du navire impliqué, mais l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a pleinement coopéré à l'enquête, comme le prescrivent la directive européenne 2009/18 et le Code belge de la navigation.

2.4 Accidents de navigation graves

Les accidents de navigation graves qui relèvent du pouvoir d'enquête de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation doivent être soumis à une évaluation préalable avant qu'il ne soit procédé ou non à une enquête. Cette évaluation préalable constitue déjà en soi une enquête, même si elle revêt un caractère plutôt limité.

Dans la plupart des cas, l'évaluation ne peut avoir lieu qu'après certains actes d'enquête, tels que la collecte de déclarations de témoins ou la récupération de données numériques. Dans sept cas, cette évaluation préalable a été suivie par une enquête effectuée par l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation ou à la demande d'un organisme d'enquête d'un autre État membre de l'UE ou de l'OMI.

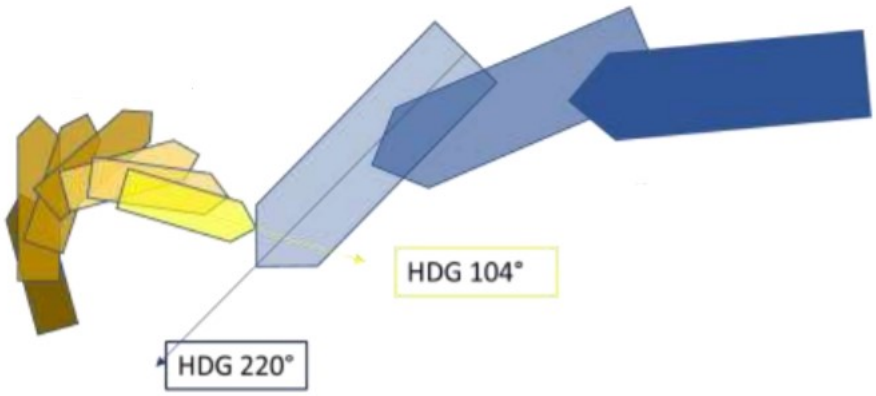


Illustration 4 - Représentation graphique d'un abordage

2.5 Accidents de navigation moins graves et incidents maritimes

La liste des accidents de navigation moins graves et incidents maritimes a été une nouvelle fois très longue au cours de l'exercice écoulé de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et a représenté une fois de plus la grande majorité des notifications.

Heureusement, la quasi-totalité de ces incidents n'ont pas eu de conséquences graves pour la vie humaine et l'environnement, à quelques exceptions près qui n'ont pas fait l'objet d'une enquête vu que ce type d'accident ne relevait pas du pouvoir d'enquête de l'OFEAN au sens strict et qu'il ne présentait pas un intérêt significatif pour la Belgique.

Malheureusement, nous avons déploré le décès d'un marin dans cette catégorie d'incidents maritimes. Un médecin a confirmé qu'il a succombé au terme d'une maladie et non à la suite d'un quelconque incident.

Illustration 5 - Chalutier de pêche endommagé après un abordage

3. Enquêtes et rapports

Au cours de l'exercice écoulé de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, 5 enquêtes au total ont été lancées par l'OFEAN. L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a coopéré à une dizaine d'autres enquêtes menées par d'autres États membres de l'UE ou de l'OMI. De plus, neuf rapports ont été publiés sur le site web du Service public fédéral Mobilité et Transports et peuvent être consultés via le lien suivant : https://mobilit.belgium.be/fr/navigation/ofean au bas de la page sous la rubrique « Publications ».

Illustration 6 - Radeau de sauvetage à la dérive après le naufrage d'un navire

4. Recommandations et suivi

Conformément à la loi, l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation peut, après avoir mené une enquête sur la cause d'un accident de navigation, prodiguer des recommandations aux parties concernées. Il incombe également à l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation de vérifier si la recommandation a été suivie ou non six mois après avoir émise.

La liste suivante énumère les recommandations émises par l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation au cours de l'exercice écoulé, suivies de la suite donnée ou non par les parties à ces recommandations.

Recommandation	Suite donnée :
1. Il a été recommandé à l'administration maritime de contrôler le respect du système de gestion de la sécurité tant à bord des navires qu'auprès de l'armateur.	
2. Il a été recommandé à un armateur de la pêche maritime de s'assurer que les hommes du quart sont aptes à communiquer en anglais à bord de leur navire et qu'ils maîtrisent au minimum les Standard Marine Communication Phrases prescrites par l'OMI.	
3. Il a été recommandé à un armateur de la pêche maritime d'établir une procédure permettant de vérifier si tout l'appareillage de navigation obligatoire fonctionne correctement et si tous les feux et marques obligatoires sont conformes aux règles.	
4. Il a été recommandé à un armateur de la pêche maritime d'établir une procédure permettant de vérifier si tous les moyens disponibles, électroniques et visuels ou auditifs, sont utilisés pour éviter un abordage.	
5. Il a été recommandé à un organisme de prévention d'attirer l'attention du secteur de la pêche maritime sur la concentration lors de la tenue du quart et sur les nuisances de l'éclairage de pont lors du quart à la passerelle.	Les recommandations ont été converties en fiches de sécurité et mises à disposition via une application spécifique pour smartphone, bien connue des marins pêcheurs.
6. Il a été recommandé à un armateur de la pêche maritime d'élaborer un plan d'intervention d'urgence spécifique au navire, en tenant compte de tous les équipements de sécurité disponibles à bord.	
7. Il a été recommandé à l'administration maritime d'établir des conditions de forme et de contenu pour le manuel de stabilité des navires de pêche, certainement en	

ce qui concerne la quantité d'eau embarquée sur le pont, la position des bômes et le relevé des limites opérationnelles spécifiques au navire en termes de stabilité.

8. Il a été recommandé à l'administration maritime d'inclure des données supplémentaires sur les masses à bord, telles qu'une hélice de rechange et une ancre de rechange, dans les résultats de l'essai de stabilité latérale en vue de la détermination de la stabilité initiale.
9. Il a été recommandé à un armateur de la pêche maritime d'établir ou de modifier une procédure dans laquelle le contrôle du statut du système AIS a été inclus.

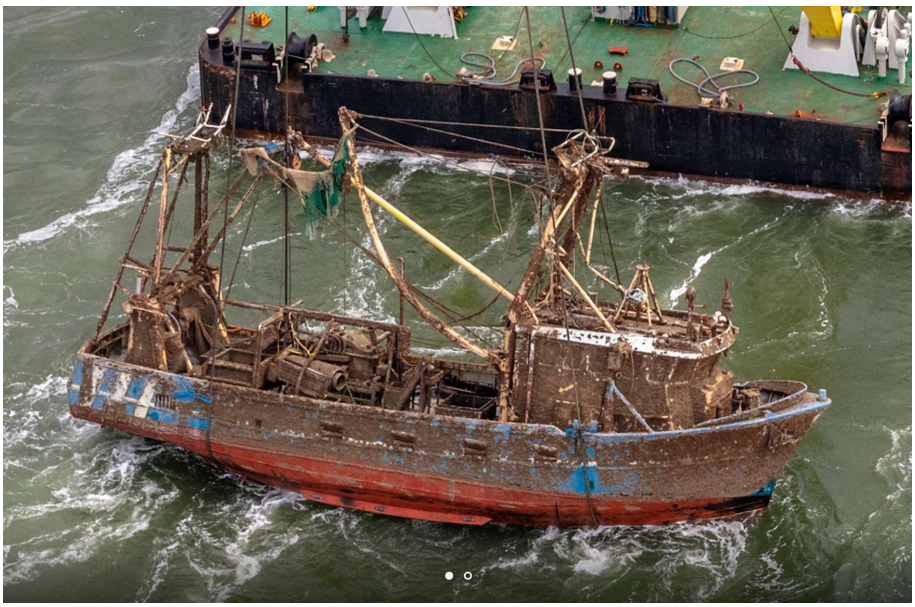


Illustration 7 - Chalutier de pêche renfloué

5. Alertes précoces

L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a reçu au cours de l'exercice écoulé une seule alerte précoce[3] pour les navires relevant de son pouvoir d'enquête. Il s'agissait d'une alerte précoce liée à la stabilité ou à l'absence de stabilité de chalutiers avec une répartition asymétrique de la masse entre les deux filets, après que deux chalutiers ont chaviré et coulé en raison d'un manque de stabilité. L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation a transmis cette alerte précoce à l'administration maritime belge pour suite voulue.

Illustration 8 - Renflouage d'un chalutier de pêche coulé en raison d'un manque de stabilité

[3] L'article 16 de la directive européenne 2009/18 énonce ce qui suit au point 1 « Système d'alerte précoce » : « Sans préjudice de son droit de lancer une alerte précoce, l'organisme d'enquête d'un État membre, s'il estime que des mesures urgentes doivent être prises au niveau communautaire pour prévenir d'autres accidents, informe sans tarder la Commission, 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 lance un message d'alerte à l'attention des autorités compétentes de tous les autres États membres, des professionnels du secteur maritime et de toute autre partie intéressée. »

Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation

Rue du Progrès 56 – 1210 Bruxelles

Tel.: +32 2 277.43.43 – E-mail: secretariat@febima.fgov.be