



rue du Progrès 56

1210 Bruxelles

Belgique

Rapport annuel 2018 - 2019

***Aperçu des activités de
l'Organisme fédéral d'enquête
sur les accidents de navigation
du 1 septembre 2018 jusqu'à et y
compris le 1 septembre 2019***

**Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de
Navigation**

1. Description du document

A. Titre Publication

Rapport annuel Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation

B. Éditeur responsable

Hans De Veene, Enquêteur senior, OFEAN, rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles

C. Nombre de pages

26

1. Description du document	1
2. Liste de photos	3
3. Avant-propos	4
4. Introduction	5
5. Organisation de l'OFEAN	6
5.1 Organigramme	6
5.2 Aptitudes et compétences du personnel de l'OFEAN	7
5.2.1 Hans De Veene – Enquêteur senior	7
5.2.2 Jef Van Rossum – Enquêteur junior	8
5.2.3 Carine Schollaert – Gestionnaire de bureau	9
6. Fonctionnement de l'OFEAN	10
6.1 Signalement d'accidents de navigation	10
6.2 Évaluation après un accident de navigation	11
6.2.1 Évaluation après signalement d'un accident de navigation à l'OFEAN	11
6.2.2 Résultats de l'évaluation en cas d'accidents de navigation	13
6.2.3 Évaluation après demande de collaboration à l'OFEAN	17
6.2.4 Outil de logiciel pour des évaluations	19
6.2.5 Signalement d'accidents de navigation par des autorités	20
6.2.6 Signalement d'accidents de navigation par des armateurs	20
6.2.7 Signalement d'accidents de navigation par des capitaines et des skippers	21
6.2.8 Signalement d'accidents de navigation par des particuliers	22
6.2.9 Accords de coopération conclus avec des instances officielles	22
6.3 Enquêtes	23
6.4 Rapports	24
6.5 Recommandations et suivi	25
7. Finances de l'OFEAN	26

2. Liste de photos

<i>Figure 1 - Organigramme de l'OFEAN</i>	<i>6</i>
<i>Figure 2 - Tableau des flux évaluation après signalement.....</i>	<i>12</i>
<i>Figure 3 - Répartition Pavillon UE - Pavillon non UE, s'agissant des accidents de navigation</i>	<i>13</i>
<i>Figure 4 - Répartition pavillon belge - pavillon non belge, s'agissant des accidents de navigation impliquant des navires sous pavillon UE</i>	<i>14</i>
<i>Figure 5 - Répartition bateaux de plaisance et autres, s'agissant des accidents de navigation</i>	<i>14</i>
<i>Figure 6 - Répartition bateaux de pêche et navires n'étant pas de plaisance, s'agissant des accidents de navigation.....</i>	<i>15</i>
<i>Figure 7 - Répartition de la gravité de l'accident, s'agissant des accidents de navigation</i>	<i>16</i>
<i>Figure 8 – Tableau des flux évaluation après demande de collaboration</i>	<i>17</i>
<i>Figure 9 – Résultat de l'évaluation après demande de collaboration.....</i>	<i>18</i>
<i>Figure 10 - Écran d'ouverture outil de logiciel pour évaluations</i>	<i>19</i>
<i>Figure 11 - Rapports publiés de l'OFEAN.....</i>	<i>24</i>

3. Avant-propos

La période allant de septembre 2018 à septembre 2019 est définie comme étant l'année dans laquelle l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, en abrégé l'OFEAN, a été créée dans les faits, après que la loi du 2 juin 2012 qui a institué l'OFEAN a été adaptée après un arrêt de la cour constitutionnelle, en 2017.

Après la modification de loi précitée, l'OFEAN a pu recruter son propre personnel, conformément à l'arrêté royal d'organisation, et un membre du personnel a été détaché, pour une durée illimitée, auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports. En d'autres termes, l'équipe OFEAN est devenue complète en 2018 et se compose de deux enquêteurs et d'un assistant administratif de support.

La logistique a aussi été entièrement réalisée. Ainsi, l'OFEAN a maintenant un propre bureau avec contrôle d'accès, au sein du bâtiment City Atrium à proximité de la gare de Bruxelles-Nord, et un véhicule hybride service/intervention a été pris en service.

4. Introduction

L'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, appelé OFEAN¹, a été constitué par la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, après transposition de 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.

Par un recours en annulation de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation introduit auprès de la cour constitutionnelle par la Havenbedrijf Gent, la Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen et la Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, la loi a été revue et a paru, le 11 août 2017, la loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de la navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Cela a laissé le champ libre à l'arrêté royal du 28 janvier 2018 relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation précisant les modalités d'organisation, de composition et de fonctionnement et fixant les compétences du personnel. Sur la base de l'arrêté royal précité, les enquêteurs senior et junior ont été recrutés en 2018 et un collaborateur a été détaché à partir du Service public fédéral Mobilité et Transports. Les enquêteurs sont entrés en service respectivement en juin et en septembre de l'année 2018 et le collaborateur administratif, détaché à partir du SPF Mobilité et Transports est venu rejoindre l'OFEAN au mois de novembre 2018.

Depuis le recrutement des deux enquêteurs en juin et en septembre de l'année 2018 et le détachement du collaborateur à partir du Service public fédéral Mobilité et Transports en novembre 2018, l'OFEAN est entièrement opérationnelle.

Vu que l'OFEAN opère dans un cadre très international, un nom anglophone a en outre été ajouté, à savoir : « Federal Bureau for the Investigation of Maritime Accidents », avec l'acronyme correspondant **FEBIMA**. Ce dernier a aussi été repris dans le nom de domaine, comme suit : @febima.fgov.be.

¹ L'OFEAN a aussi une dénomination néerlandophone, à savoir : Federale instantie voor Onderzoek van ScheepvaartOngevallen, ou en abrégé FOSO.

5. Organisation de l'OFEAN

5.1 Organigramme

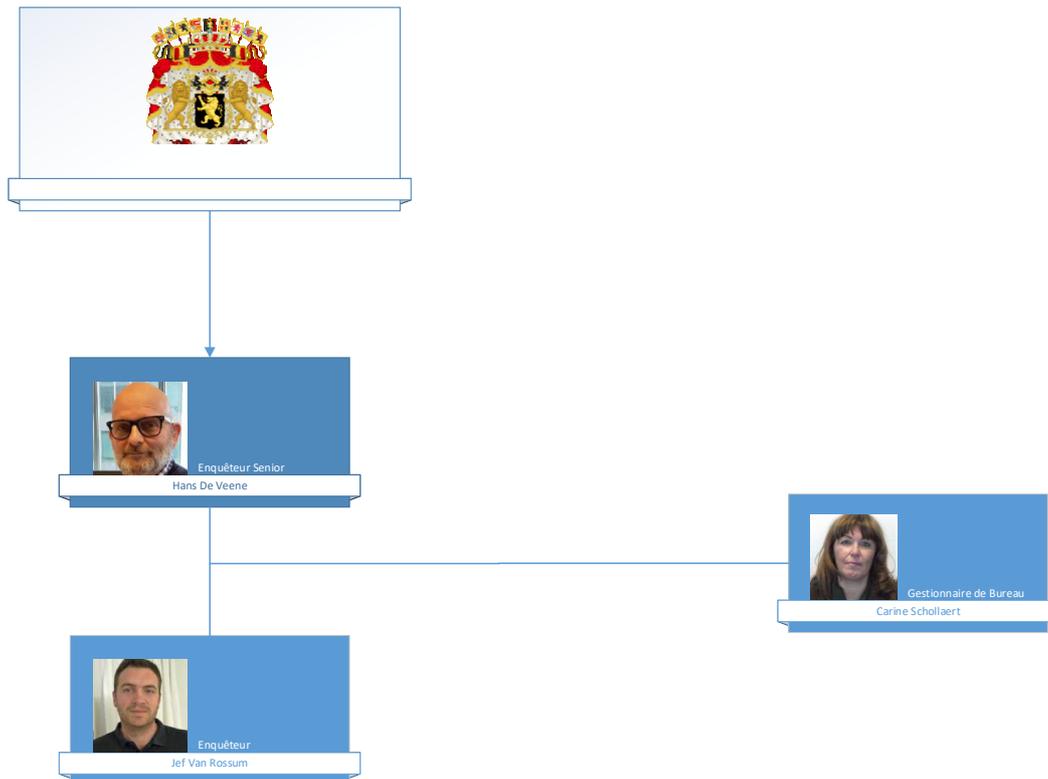


Figure 1 - Organigramme de l'OFEAN

Selon la loi qui règle la constitution de l'OFEAN, l'OFEAN est autonome en ce qui concerne son organisation, sa structure juridique et son processus décisionnel et est fonctionnellement indépendante de toute partie ou instance dont les intérêts pourraient être contraires avec les missions lui confiées. Dans la loi du 2 juin 2012, l'OFEAN a été mise sous l'autorité hiérarchique du ministre compétent pour la mobilité maritime, toutefois dans l'arrêt de la cour constitutionnelle du 21 novembre 2013 il a été stipulé que cette disposition est incompatible avec l'indépendance présumée de l'OFEAN. La cour constitutionnelle a toutefois affirmé que le ministre répond du bon fonctionnement de l'OFEAN, mais n'a néanmoins pas prévu la façon dont cela devait se passer, au motif que cela ne serait pas de la compétence de la cour constitutionnelle.

Le statut de l'OFEAN et des enquêteurs, et l'autorité hiérarchique sur l'OFEAN restent non définis à ce jour.

5.2 Aptitudes et compétences du personnel de l'OFEAN

5.2.1 Hans De Veene – Enquêteur senior

Né le 20 septembre 1966

5.2.1.1 Aptitudes

Licencié en Sciences nautiques

STCW² II/2 IV/2 - Master all ships avec compétence pour les navires-citernes pour produits chimiques et les pétroliers

GMDSS³ General Operator's Certificate

5.2.1.2 Formations spécifiques

Accident Investigation core skills Course (EMSA⁴)

Seminar on Voyage Data Recorders and Electronic Evidence (EMSA)

Atelier EMCIP⁵ (EMSA)

² La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ou International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, Convention STCW, est une Convention internationale sur les exigences minimales auxquelles les gens de mer sur des navires de la marine marchande doivent satisfaire pour ce qui est de la formation, de la délivrance des brevets et de la veille.

³ Le système maritime mondial de secours et de sécurité ou Global Maritime Distress and Safety System, est un système de communication maritime de communication international qui utilise l'ASN et la communication par satellite. L'utilisation requiert un brevetage spécifique.

⁴ L'EMSA ou la European Maritime Safety Agency ou l'Agence européenne pour la sécurité maritime est une agence de l'Union européenne qui accorde une assistance technique à l'Union européenne pour développer et exécuter des lois qui ont trait à la sécurité, à la protection et à la pollution de la navigation.

⁵ La European Marine Casualty Information Platform, EMCIP, est une base de données et un système de distribution des données géré par l'EMSA, dans lequel des informations sur des accidents et enquêtes maritimes sont stockées. L'utilisation de l'EMCIP est obligatoire pour les États membres de l'UE.

5.2.1.3 Compétences

Gestion journalière de l'OFEAN

Mener des enquêtes

Représentant belge auprès du MAIIF⁶

Assister à des réunions nationales et internationales (EMSA- CE - OMI⁷)

Porte-parole de l'OFEAN

5.2.2 Jef Van Rossum – Enquêteur junior

Né le 26 novembre 1983

5.2.2.1 Aptitudes

Licencié en Sciences nautiques

STCW II/1 IV/2 - Officer chargé du quart à la passerelle

GMDSS General Operator's Certificate

5.2.2.2 Formations spécifiques

Accident Investigation core skills Course (EMSA)

⁶ Le Marine Accident Investigators' International Forum, MAIIF, est une organisation internationale non lucrative qui a pour but de promouvoir le progrès de la sécurité maritime et la prévention de la pollution

⁷ L'OMI ou Organisation maritime internationale est une organisation spécialisée des Nations Unies établie à Londres et qui obtient, à l'échelle internationale, des accords entre les États membres participants, pour rendre la navigation aussi sûre et respectueuse de l'environnement que possible.

5.2.2.3 Compétences

Mener des enquêtes

Assister à des groupes de travail nationaux et internationaux (OMI - EMSA - CE)

5.2.3 Carine Schollaert – Gestionnaire de bureau

Née le 24 juin 1964

5.2.3.1 Aptitudes

Régente en néerlandais - anglais

5.2.3.2 Formations spécifiques

Accident Investigation core skills Course (EMSA)

Atelier EMCIP (EMSA)

5.2.3.3 Compétences

Gestion de l'administration de l'OFEAN

Gestion des dossiers d'achat

Planifier les envois et réunions (à l'échelle nationale et internationale)

Contacts avec d'autres organismes de recherche nationaux et étrangers

Enregistrement et gestion de données de l'OFEAN dans la base de données EMCIP

6. Fonctionnement de l'OFEAN

L'OFEAN mène des enquêtes quant à la cause d'accidents de navigation, toutefois sans le moindre renvoi à une faute. L'OFEAN a une obligation d'enquête contenue dans la loi du 2 juin 2012, qui dit en résumé que tous les accidents de navigation survenus dans des eaux belges et sur des navires belges doivent être examinés à l'échelle internationale, de même que tous les accidents de travail entraînant une incapacité de travail de plus de 72 heures, aux mêmes endroits que ceux précités. Les accidents de navigation dans lesquels quelques types spécifiques de navires, tels que les bateaux de plaisance, les navires de la marine et d'autres, sont exemptés d'une enquête par l'OFEAN.

La loi OFEAN oblige l'OFEAN à publier un rapport après avoir terminé l'enquête, rapport qui mentionne clairement la cause de l'accident de navigation et qui fait éventuellement des recommandations aux parties pour éviter un accident similaire à l'avenir.

Pour pouvoir satisfaire à l'obligation légale, l'OFEAN doit avoir connaissance des accidents de navigation soumis à la loi OFEAN.

6.1 Signalement d'accidents de navigation

La loi OFEAN prévoit qu'en cas d'un accident de navigation ou incident dans lequel un navire belge est impliqué, le capitaine, le propriétaire, l'affréteur, le gérant ou l'exploitant de ce navire signale immédiatement celui-ci à l'OFEAN. À cet égard, l'OFEAN est joignable par téléphone chaque jour, pendant toute la journée, au numéro de téléphone suivant :

+32 2 277 43 43

Il a aussi été créé une adresse e-mail à laquelle il est possible de signaler tous les accidents de navigation auprès de l'OFEAN. Voici l'adresse e-mail :

accidents@febima.fgov.be

Tous les collaborateurs de l'OFEAN sont équipés d'un smartphone moderne muni d'un recueil de données suffisamment large et reçoivent des signalements d'accidents de

navigation par le biais de l'adresse e-mail précitée à tout moment de la journée, et y donnent la suite nécessaire.

Avec les services de l'État du pavillon belge, les services de la Région flamande chargés de l'accompagnement du trafic et avec le Carrefour d'Information Maritime⁸, il a été convenu de signaler tous les incidents de navigation par le biais de l'adresse e-mail précitée.

Le transfert de signalements de celui-ci se déroule de façon optimale. Aucun de ces services ne filtre les signalements comme demandé par l'OFEAN. Ainsi, l'OFEAN reçoit tous les signalements d'incidents que les services respectifs doivent rapporter.

De cette façon, l'OFEAN ne rate aucun signalement d'un accident de navigation qui relève de la compétence d'examen de l'OFEAN, lorsque les services précités ont été informés à cet égard.

6.2 Évaluation après un accident de navigation

6.2.1 Évaluation après signalement d'un accident de navigation à l'OFEAN

L'OFEAN réalise sa propre évaluation en cas de signalement d'un accident de navigation.

Pour ce faire, l'OFEAN a développé un tableau des flux qui tient compte de toutes les obligations relatives à la réalisation d'une enquête sur la cause d'un accident de navigation, conformément à 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, et à la loi du 12 juin 2012 modifiée en 2017.

⁸ Le Carrefour d'Information Maritime (CIM) est, depuis l'année 2007, la branche opérationnelle de la garde côtière en Belgique. À ce centre situé à Zeebruges collaborent la douane, la police de la navigation et la Défense pour vérifier si toutes les lois maritimes sont respectées.

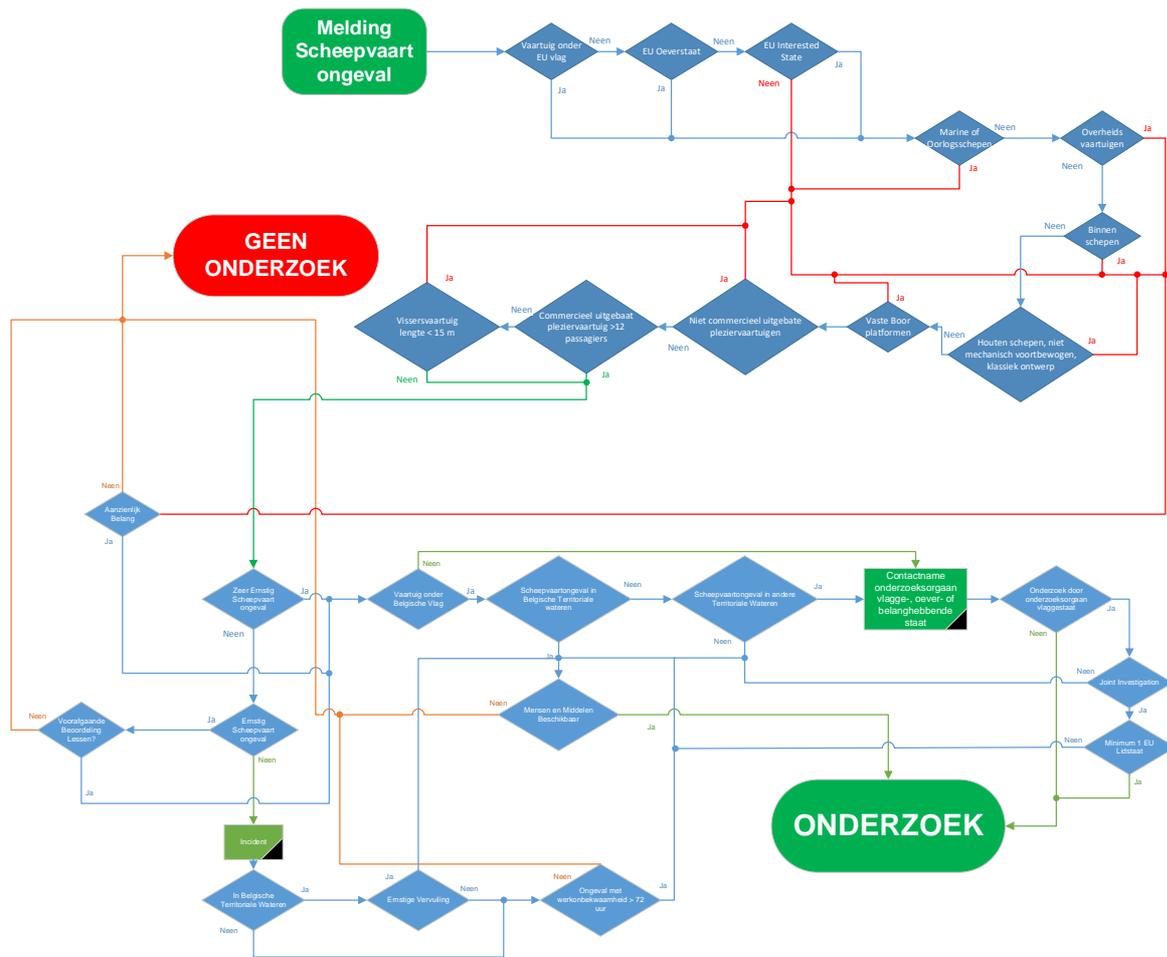


Figure 2 - Tableau des flux évaluation après signalement

Tous les signalements d'incidents maritimes que l'OFEAN reçoit, sont soumis à l'évaluation précitée. L'évaluation ne connaît que deux issues possibles.

Soit l'OFEAN mène une enquête, soit pas.

Préalablement à l'évaluation, il faut déjà, dans la plupart des cas, recueillir un tas d'informations, tels que des extraits de journal de bord, des données de l'enregistrement des données de voyage et des entretiens enregistrés par mariphone.

6.2.2 Résultats de l'évaluation en cas d'accidents de navigation

Entre le 1^{er} septembre 2018 et le 1^{er} septembre 2019, l'OFEAN a soumis 68 accidents à une évaluation.

Dans 79 % des cas, il s'agissait d'un bateau naviguant sous le pavillon d'un État membre de l'UE, de la Norvège ou de l'Islande.

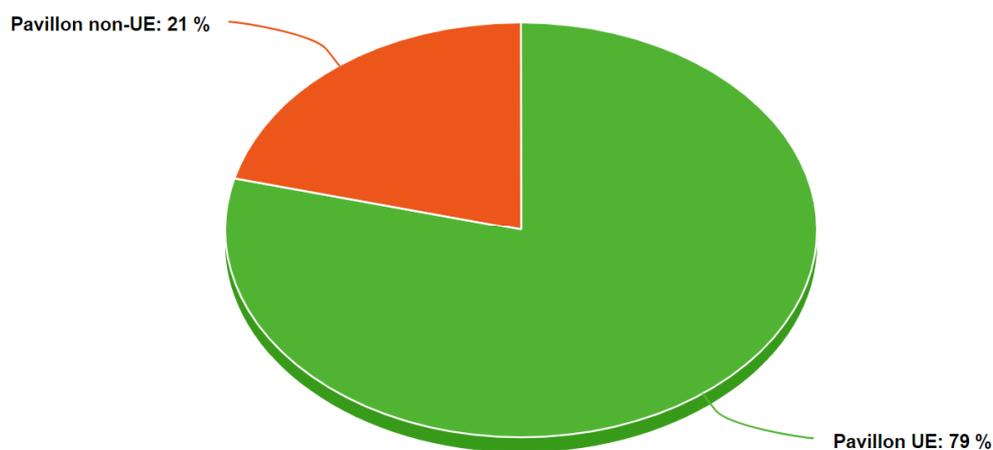


Figure 3 - Répartition Pavillon UE - Pavillon non UE, s'agissant des accidents de navigation

Dans 59 % des accidents impliquant des navires sous pavillon UE, il s'agissait d'un navire naviguant sous pavillon belge.

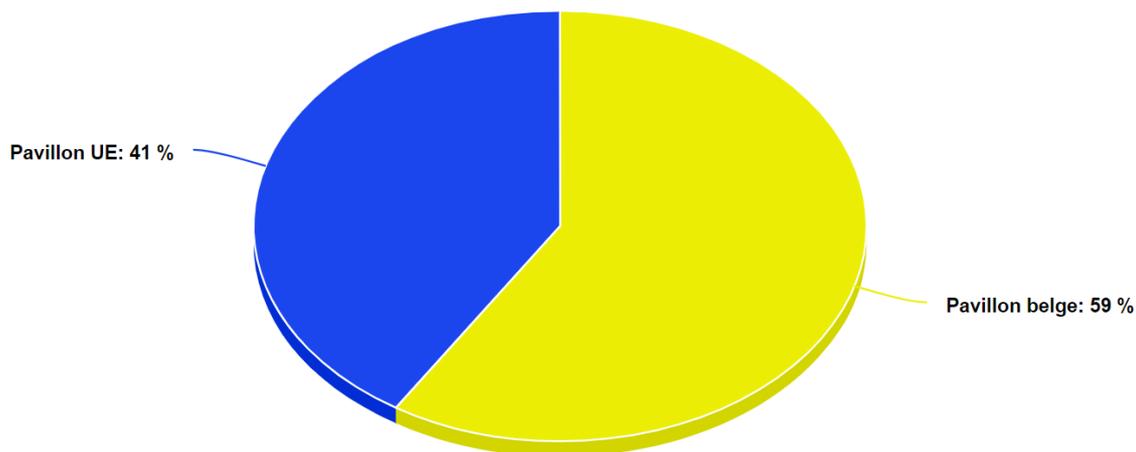


Figure 4 - Répartition pavillon belge - pavillon non belge, s'agissant des accidents de navigation impliquant des navires sous pavillon UE

Il est également ressorti des évaluations que dans 56 % des accidents des bateaux de plaisance étaient impliqués.

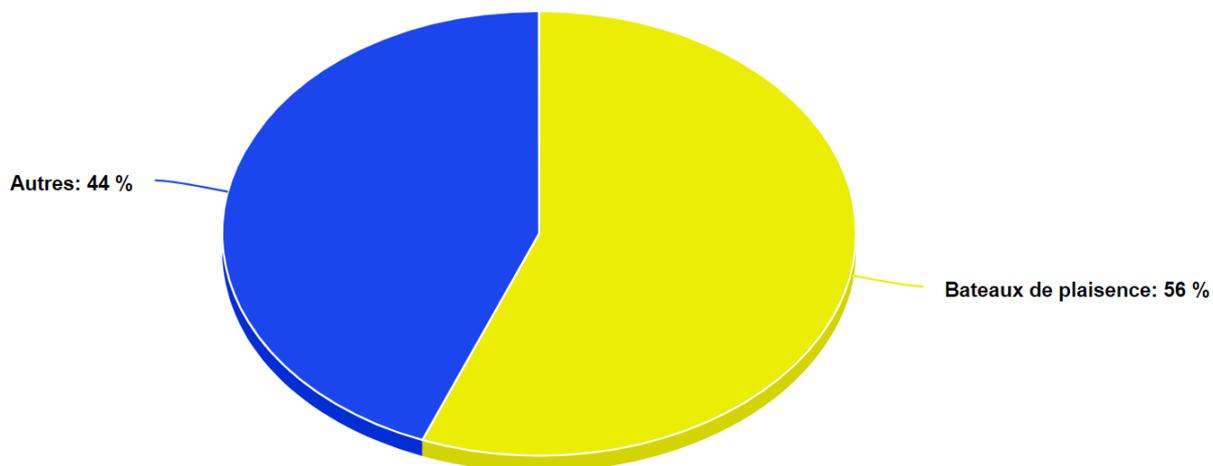


Figure 5 - Répartition bateaux de plaisance et autres, s'agissant des accidents de navigation

S'agissant des accidents survenus avec d'autres navires que les bateaux de plaisance, dans 25 % des cas un ou plusieurs navires de pêche étaient impliqués.

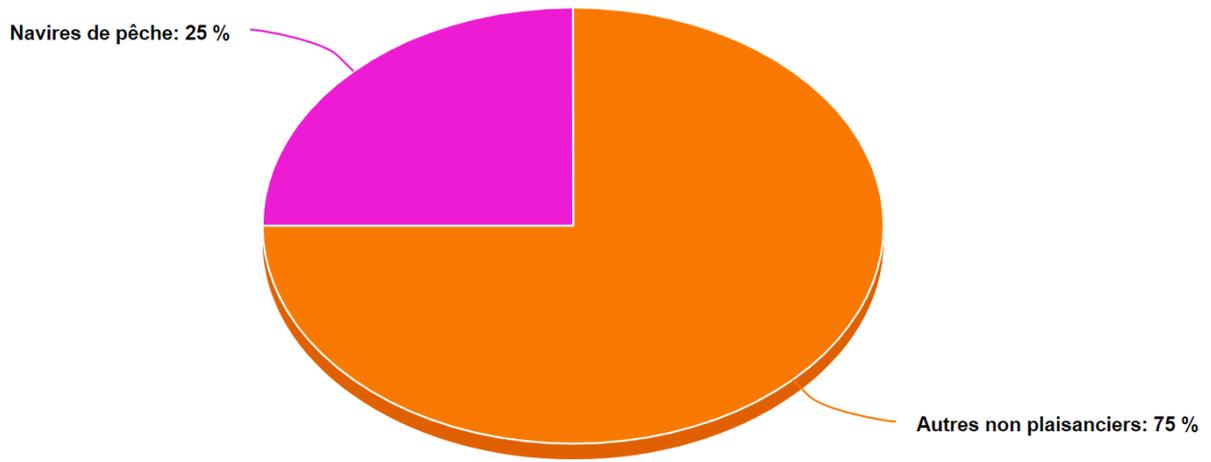


Figure 6 - Répartition bateaux de pêche et navires n'étant pas de plaisance, s'agissant des accidents de navigation

6.2.2.1 Gravité des accidents de navigation

La loi du 2 juin 2019 qui règle le fonctionnement de l'OFEAN prévoit la division d'accidents de navigation en quatre catégories :

Très graves, principalement caractérisés par la perte du navire ou de vies humaines, graves, moins graves et les incidents de mer.

Après l'évaluation de 68 accidents de navigation dans la période allant du 1^{er} septembre 2018 au 1^{er} septembre 2019, les accidents ont été divisés comme suit.

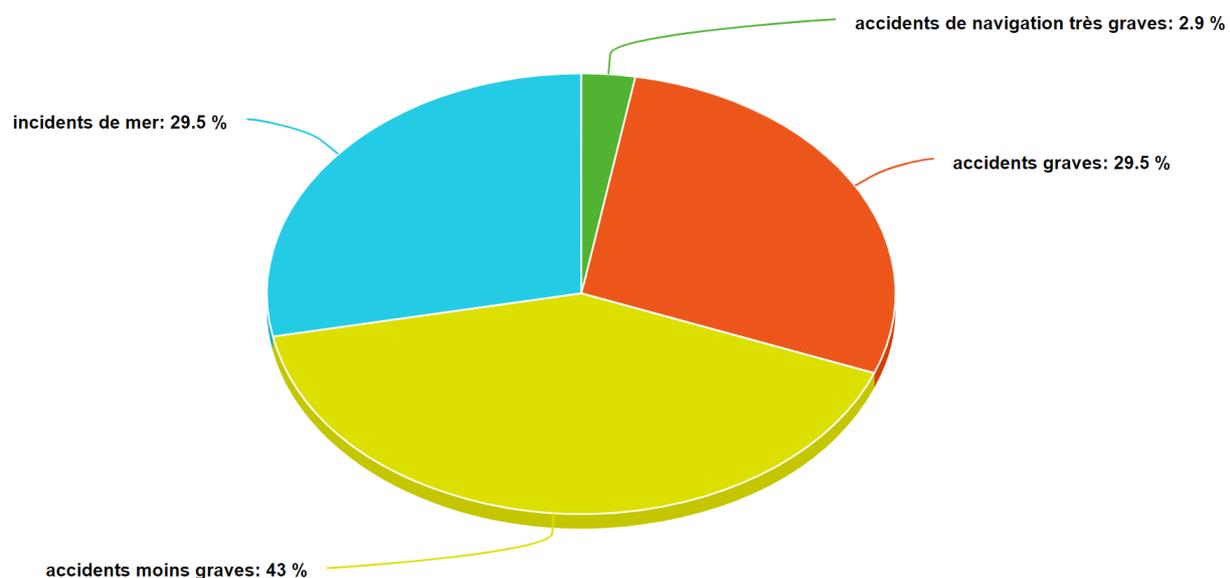


Figure 7 - Répartition de la gravité de l'accident, s'agissant des accidents de navigation

6.2.3 Évaluation après demande de collaboration à l'OFEAN

Sur la base de la directive européenne 2009/18, l'OFEAN peut être priée ou bien tenue de collaborer avec l'organisme d'enquête sur les accidents maritimes d'un autre État membre européen ou on lui recommande de collaborer avec un État membre non européen.

Lorsque la demande de collaboration d'un organisme d'enquête sur les accidents maritimes atteint l'OFEAN, la demande est également soumise à une évaluation, et ce afin de vérifier s'il y a, outre l'obligation légale de collaboration, un intérêt considérable pour la Belgique ou pour la navigation belge.

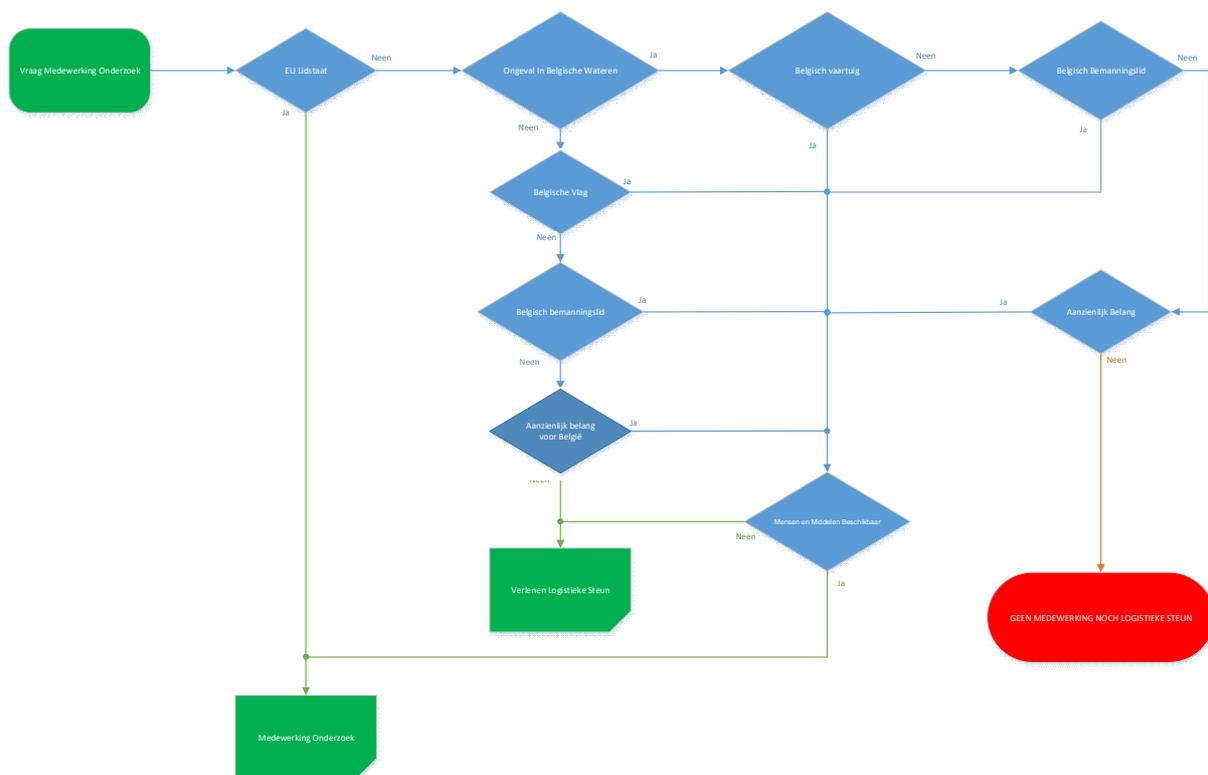


Figure 8 – Tableau des flux évaluation après demande de collaboration

L'évaluation après demande de collaboration connaît trois résultats possibles et doit mener à ce qu'il soit répondu à une demande de collaboration avec une collaboration factuelle à

l'enquête ou bien à l'octroi d'un support logistique, ou à aucun des deux, en cas d'une enquête d'un autre organisme d'enquête sur les accidents maritimes.

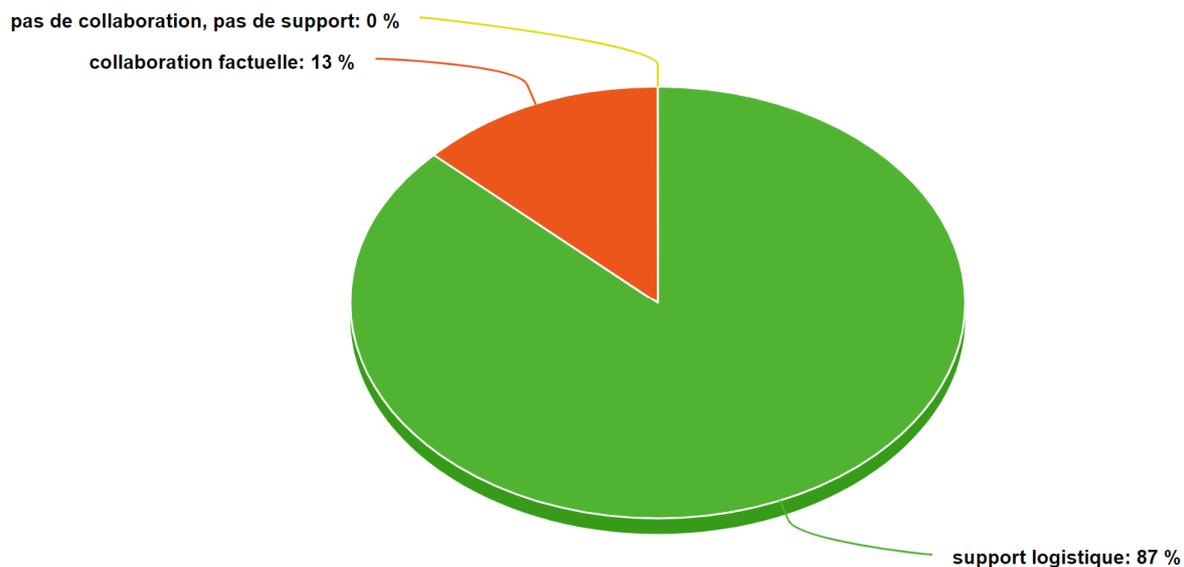


Figure 9 – Résultat de l'évaluation après demande de collaboration

Dans la période allant du 1^{er} septembre 2018 au 1^{er} septembre 2019, l'OFEAN a accordé sa collaboration à une quarantaine d'enquêtes, menées par des organismes d'enquête étrangers, et fournit un support logistique, comme rassembler du matériel d'enquête, descente sur les lieux à bord, et cætera.

Dans 87 % des cas, un support logistique est accordé et dans 13 % des cas, l'OFEAN a mené l'enquête quant à la cause de l'accident de navigation.

6.2.4 Outil de logiciel pour des évaluations

Pour les deux évaluations précitées, l'OFEAN a elle-même développé un outil de logiciel fondé sur le web, lequel doit permettre de parcourir toutes les étapes de façon simple et de générer un rapport avec le résultat de l'évaluation.

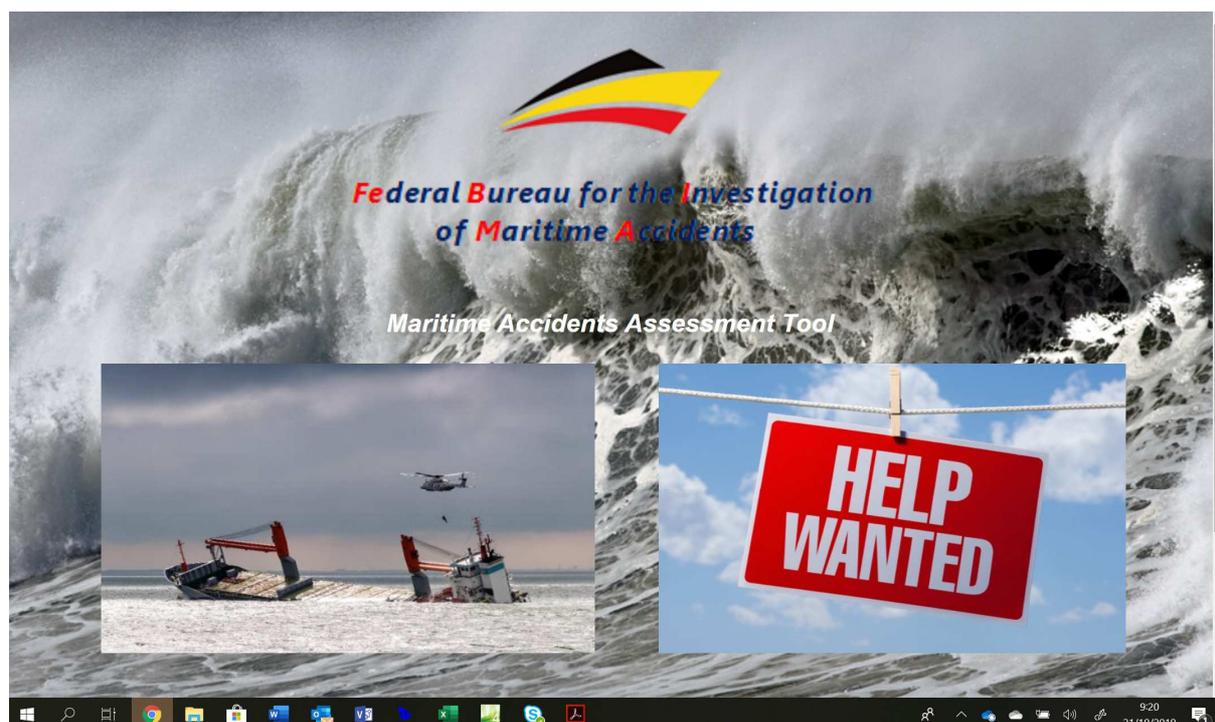


Figure 10 - Écran d'ouverture outil de logiciel pour évaluations

6.2.5 Signalement d'accidents de navigation par des autorités

Par le biais de divers canaux officiels belges, l'OFEAN reçoit des signalements d'accidents de navigation. Ainsi arrivent aujourd'hui les signalements officiels de :

- Service public fédéral Mobilité et Transports - Direction générale Navigation
- Police de la navigation
- Le Centre Maritime de Sauvetage et de Coordination
- L'Autorité nautique commune⁹

Le transfert de signalements d'accident se déroule rapidement à partir des canaux officiels précités. Les signalements sont bien détaillés. Ils arrivent auprès de l'OFEAN par le biais de l'adresse e-mail de signalement accidents@febima.fgov.be et l'un des collaborateurs de l'OFEAN y donne la suite indiquée. Le cas échéant, l'accident signalé est aussi introduit par la suite dans la base de données EMCIP.

6.2.6 Signalement d'accidents de navigation par des armateurs

Les navires qui relèvent de la loi OFEAN sont à diviser, en majeure partie, dans deux catégories. Navires d'armateurs de la marine marchande ou d'armateurs pour la pêche maritime.

Aujourd'hui, les signalements des armateurs précités n'entrent pas rapidement auprès de l'OFEAN. L'OFEAN a des contacts étroits avec les associations professionnelles d'armateurs de la marine marchande et de la pêche maritime et donne régulièrement aux membres des présentations sur le fonctionnement et l'organisation de l'OFEAN. Cela reste un malentendu des armateurs précités de penser que l'OFEAN ferait partie de l'administration maritime et, par conséquent, que les signalements faits à cette dernière seraient un signalement pour l'OFEAN.

D'après les signalements reçus dans le cas précité, l'administration maritime ne reçoit pas tous les signalements consécutivement à un incident, mais il est parfois question d'un « delay ». Les armateurs partent aussi parfois du fait que les signalements obligatoires

⁹ L'Autorité nautique commune ou ANC est compétente et active sur l'Escaut et ses bassins versants dans la mer. Il s'agit d'une coopération entre la Flandre et les Pays-Bas. L'ANC garantit chaque jour un trafic de navigation sûr et rapide. Un pilotage nautique sur le flux de trafic est assuré par une bonne collaboration entre tous les services qui sont impliqués dans la navigation. Le noyau de l'ANC se compose de chefs principaux de trafic du Waterdistrict Westerschelde et de chefs nautiques de service de la division Accompagnement de la navigation.

d'accidents de travail au Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale ou SPF ETCS sont automatiquement transférés à l'OFEAN. Ce n'est nullement le cas aujourd'hui, et il y a déjà eu plusieurs fois une concertation avec le SPF ETCS pour obtenir un transfert rapide des signalements d'accident.

L'OFEAN reste en contact avec les parties citées et continue de souligner l'obligation légale afin de signaler les accidents sans délai à l'OFEAN.

6.2.7 Signalement d'accidents de navigation par des capitaines et des skippers

La loi OFEAN prévoit que les capitaines et skippers de navires sous pavillon belge signalent tous les accidents sans délai à l'OFEAN. Malheureusement, cela ne se fait pas encore aujourd'hui, pour diverses raisons.

Pour les capitaines et skippers de navires sous pavillon belge, il n'est pas clair qui est l'OFEAN et ce qu'elle fait. La même confusion existe qu'auprès des armateurs. Néanmoins, les capitaines de navires belges se fondent, dans de nombreux cas, sur les procédures de la compagnie maritime qui disent principalement qu'en cas d'accident il faut avertir le DPA¹⁰ et s'appuient en outre sur l'application des procédures.

Idem que pour les sociétés d'armateurs, l'OFEAN insiste auprès des intéressés pour toujours signaler les accidents de navigation à l'OFEAN. À ce sujet, l'OFEAN a donné, en 2018, différentes présentations auprès des associations professionnelles de capitaines et de skippers et l'OFEAN a aussi donné cours à la Hogere Zeevaartschool¹¹ dans la Master Class Law of the Sea, cela pour transmettre l'existence de l'OFEAN aux futurs dirigeants à bord, dès le départ, évidemment dans l'espoir qu'ils n'auront jamais besoin de l'OFEAN.

¹⁰ Le DPA ou Designated Person Ashore est la personne qui veille à une correcte application du système de gestion à bord d'un navire. Le DPA assure aussi la communication entre l'équipage et le navire.

¹¹ La Hogere Zeevaartschool est l'unique école supérieure en Belgique qui offre les formations académiques de Sciences nautiques et la formation professionnelle de Mécanique navale.

6.2.8 Signalement d'accidents de navigation par des particuliers

Aujourd'hui, quiconque souhaite signaler un accident de navigation peut le faire à tout moment en envoyant un e-mail à l'adresse accidents@febima.fgov.be ou en appelant l'OFEAN au numéro +32 2 277 43 43. À ce jour, ces deux canaux n'ont été utilisés que quelques fois par des particuliers, et ce pour signaler un incident qui ne relève pas forcément de l'application de la loi OFEAN ou pour donner un commentaire sur les rapports publiés de l'OFEAN. Des particuliers osent parfois confondre l'OFEAN avec un service de sauvetage. Tout compte fait, mieux vaut un coup de téléphone (superflu) qu'un trop peu.

6.2.9 Accords de coopération conclus avec des instances officielles

Avec différentes instances officielles, telles que la police de la navigation et la marine, on a commencé des entretiens pour élaborer un accord de coopération.

Ces accords doivent permettre de collaborer sur le terrain sans chaque fois devoir consulter la hiérarchie au cas par cas.

6.3 Enquêtes

Dans la période allant du 1^{er} septembre 2018 au 1^{er} septembre 2019 inclus, l'OFEAN a traité, après évaluation, 68 incidents. Dans ceux-ci étaient impliqués les neuf pays riverains suivants :

La Belgique, le Danemark, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Pologne, le Royaume-Uni, ainsi que les États-Unis d'Amérique et la Suède.

Au total, les 14 États du pavillon suivants étaient impliqués :

Antigue-et-Barbude, la Belgique, le Belize, la Chine, Chypre, le Danemark, les Îles Féroé, Gibraltar, le Liberia, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, Singapour et le Royaume-Uni.

Les 14 États suivants avaient un intérêt considérable dans l'un des 68 incidents :

Antigue-et-Barbude, la Belgique, la Chine, Chypre, le Danemark, la France, le Liberia, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, les Philippines, la Roumanie, l'Ukraine et le Royaume-Uni.

Après évaluation, l'OFEAN a ouvert 8 enquêtes dont 4 ont été transférées, à un stade ultérieur, à un autre État membre européen.

Vu la proximité de quelques grands ports et les voies navigables très fréquentées en Belgique, l'OFEAN est généralement l'un des premiers présents « on scene », mais, dans certains cas, elle transfère l'enquête à l'État du pavillon d'un autre État membre de l'UE, sur demande spécifique de l'autre État membre.

Une collaboration ultérieure reste obligatoire dans le droit européen.

En outre, l'OFEAN a accordé à différentes enquêtes d'organismes d'enquête européens et non européens sa collaboration pour faciliter la demande de données, comme les enregistrements d'images radar et d'entretiens par mariphone, les données personnelles de membres de l'équipage, post-mortems, pour régler des interviews avec les parties impliquées, et cætera. Au total, on a accordé sa collaboration à quelque 40 enquêtes.

6.4 Rapports

L'OFEAN publie des rapports sur des enquêtes passées sur une page du site web du Service public fédéral Mobilité et Transports, à savoir <https://mobilit.belgium.be/fr/navigation/ofean> .



Figure 11 - Rapports publiés de l'OFEAN

Pour souligner l'indépendance de l'OFEAN par rapport à l'administration maritime, on a envisagé un propre site web. En raison du financement très faible de l'OFEAN, cette idée a vite été enterrée. Les exigences auxquelles un site web public doit satisfaire ne permettent pas, sur le plan budgétaire, de faire développer un propre site web.

Depuis le 1^{er} juin 2018, l'OFEAN a publié trois rapports d'enquête de l'enquête du chavirement du FV Z582 ASSANAT, d'un accident mortel à bord du MV SIMON STEVIN navigant sous pavillon luxembourgeois et d'un accident à bord du bateau de pêche FV Z98 OP HOOP VAN ZEGEN.

6.5 Recommandations et suivi

Un rapport final de l'OFEAN peut contenir des recommandations. Ce n'est toutefois pas une nécessité. Les parties concernées peuvent, pour la publication du rapport, entreprendre des actes qui profitent à la sécurité de la navigation et qui pourraient avoir fait l'objet d'une recommandation. Le cas échéant, il n'est pas adressé de recommandations à la partie impliquée.

Au total, 6 recommandations ont été formulées dans la période allant du 1^{er} septembre 2018 au 1^{er} septembre 2019 inclus. Toutes deux au Service public fédéral Mobilité et Transports, DG Navigation.

L'OFEAN fait un suivi de la question de savoir s'il est donné suite aux recommandations.

7. Finances de l'OFEAN

L'OFEAN est financée à partir d'un fonds budgétaire organique auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports. Les moyens annuellement disponibles sont de 250.000 EUR, indexés depuis l'année 2016.

À cet égard, l'OFEAN encaisse une taxe sur les navires sous pavillon belge et étranger. Les avis d'imposition sont envoyés, à partir de l'automne, pour ce qui est des navires sous pavillon belge.

Fin 2018, il a été envoyé 283 avis d'imposition, pour un montant total de 66.194 EUR, à 103 armateurs différents.

En date du 2 mai 2019, il a été encaissé un total de 61.319 EUR, conformément à 261 avis d'imposition. Il faut encore encaisser 4.875 EUR pour l'année 2018.

Seuls quelques contribuables doivent encore payer, entièrement ou partiellement, leur cotisation.

Le recouvrement des montants ouverts a été transféré au Service public fédéral Finances. Au total, il a été transféré 12 avis d'imposition pour au total 4 contribuables. Après transfert, un contribuable a encore payé sur le compte du Service public fédéral Mobilité et Transports. Le Service public fédéral Finances a été informé à ce sujet. Les trois autres contribuables doivent encore payer.

Pour les encaissements des cotisations de navires sous pavillon étranger, il a été conclu un accord de coopération entre le ministre et les ports, conformément à la loi du 2 juin 2012, et ce dans le but de faire encaisser ces fonds par les ports, au nom de l'OFEAN, auprès d'exploitants de navires étrangers, et de faire reverser ces fonds.

Au total, l'OFEAN encaisserait, au titre de cotisations, environ 258.000 EUR dont 66.194 EUR proviendraient de navires belges. On encaisserait quelque 191.800 EUR après la conclusion d'un accord de coopération.

Lorsque toutes les cotisations seraient encaissées, l'OFEAN désaffecterait 81.122 EUR vers le Trésor pour l'année 2018.

Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation

Vooruitgangstraat 56 – B1210 Brussels – Belgium

Tel: +32 2 277.43.43 email: secretariat@febima.fgov.be