

1. Description du document

A. Titre de la publication

Rapport annuel Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation 2020

B. Éditeur responsable

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

C. Nombre de pages

19

1.	Description du document	1
2.	Liste des graphiques	3
3.	Avant-propos	4
4.	Introduction	5
5.	Fonctionnement de l'OFEAN	6
	5.1 Notification des accidents de navigation	7
	5.2 Évaluation réalisée après un accidents de la navigation	8
	5.2.1 Évaluation suite à la notification d'un accident de navigation à l'OFAN	8
3.	5.3 Accidents de navigation impliquant la Belgique	12
	5.3.1 Évaluation après demande de coopération à l'OFEAN	12
	5.3.2 Notification d'accidents de navigation en Belgique	13
	5.3.3 Notification d'accidents de navigation par les armateurs	13
	5.3.4 Notification d'accidents de navigation par les capitaines et patrons	14
	5.3.5 Accords de coopération avec des organismes officiels	15
4.	5.4 Enquêtes	16
	5.4.1 Pays concernés	16
	5.4.2 Enquêtes réalisées	17
5.	5.5 Rapports	17
6.	5.6 Recommandations et suivi	18
6.	Finances de l'OFEAN	19

2. Liste des graphiques

<i>Graphique 1 - Répartition des navires battant pavillon de l'UE lors d'accidents de navigation après notification à l'OFEAN.....</i>	<i>8</i>
<i>Graphique 2 - Répartition du pavillon belge et non belge dans les accidents de navigation.....</i>	<i>9</i>
<i>Graphique 3 - Répartition des bateaux de plaisance et de la navigation commerciale dans les accidents de navigation.....</i>	<i>10</i>
<i>Graphique 4 - Répartition des navires de pêche et autres navires professionnels impliqués dans des accidents de navigation</i>	<i>10</i>
<i>Graphique 5 - Répartition selon la gravité dans les accidents de navigation.....</i>	<i>11</i>

3. Avant-propos

La période septembre 2019 - septembre 2020 était une période spéciale pour l'Organisme Fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation, en abrégé OFEAN. Après que le Ministre de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste, chargé de la Simplification administrative, de la Lutte contre la fraude sociale, de la Protection de la vie privée et de la Mer du Nord, a conclu un accord avec les ports le 27 mai 2019, il est devenu possible de percevoir les contributions des navires de mer étrangers faisant escale dans les ports belges, au profit de l'exploitation de l'OFEAN.

Cependant, peu après la chute du gouvernement Michel, il a été décidé politiquement de soumettre également le fonds budgétaire organique – le fonds de fonctionnement de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation – à la loi d'ouverture de crédits provisionnels. Pendant cette période, l'OFEAN pouvait seulement espérer qu'aucun accident grave ne se produise, dont les coûts de l'enquête imposée par la loi, auraient été plus élevés que la partie de budget disponible lors d'un douzième provisoire.

La pandémie du COVID-19 s'est invitée au début de l'année 2020 et continue de sévir au moment de la rédaction du présent rapport, avec comme conséquence directe le télétravail obligatoire pour les collaborateurs de l'OFEAN, situation qui persiste jusqu'à aujourd'hui. À l'OFEAN, deux collaborateurs sur trois ont été gravement touchés par les conséquences de la maladie. Cela a forcé l'OFEAN à inverser ses méthodes de travail, tant sur le plan administratif qu'au niveau des enquêtes. Les missions dédiées à une enquête ont été réduites à un strict minimum. En même temps, l'utilisation de plateformes de communication numérique a nettement augmenté pour mener à bien ces enquêtes, ce qui s'est toutefois avéré un obstacle pour bien des opérations.

Comme tout le monde, l'OFEAN espère un retour à la normalité ou à une nouvelle forme de normalité. Quoi qu'il en soit, l'OFEAN continuera à mener des enquêtes indépendantes en toutes circonstances, avec comme seul but de rendre le transport maritime plus sûr pour les personnes et l'environnement.

4. Introduction

L'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN) a été créé 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.

À la suite d'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 le « Havenbedrijf Gent », le « Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen » et la « Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen », la loi a été révisée avec la parution, le 11 août 2017, de la loi modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, de la loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation et de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Le 1^{er} septembre 2020, le Code belge de la Navigation est entré en vigueur, qui a intégré la loi relative à l'OFEAN et qui a abrogé la loi du 2 juin 2012.

Désormais, la loi relative à l'OFEAN fait partie du Code belge de la Navigation, ce qui ne change rien au fonctionnement, à l'organisation ou à la conception de l'OFEAN par rapport à l'année précédente.

5. Fonctionnement de l'OFEAN

L'OFEAN mène des enquêtes sur les causes des accidents de navigation, sans toutefois attribuer de faute.

L'OFEAN a une obligation d'enquête qui a été incluse dans la loi du 2 juin 2012, abrogée lors de l'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation. Toutefois, cette obligation acquiert la même légalité en faisant partie du nouveau Code belge de la Navigation.

En bref, tous les accidents de navigation ainsi que tous les accidents du travail à bord de navires de mer, entraînant une incapacité de travail de plus de 72 heures, dans les eaux belges et sur les navires belges dans le monde entier, font l'objet des articles concernant l'OFEAN dans le nouveau Code belge de la Navigation.

La loi oblige l'OFEAN à publier un rapport, une fois l'enquête terminée, qui indique clairement la cause de l'accident de navigation et, si nécessaire, fait des recommandations aux parties pour éviter un accident similaire à l'avenir.

Toutes les enquêtes de l'OFEAN reposent sur le signalement d'un accident maritime.

5.1 Notifications des accidents de navigation

Le Code belge de la Navigation prévoit qu'en cas d'accident ou d'incident impliquant un navire belge, le capitaine, l'armateur, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant de ce navire doit immédiatement le signaler à l'OFEAN.

Au cours de la dernière période du rapport annuel, l'OFEAN a continué à sensibiliser les armateurs belges à la nécessité de signaler tous les accidents. Les armateurs confondent encore l'obligation de notification par la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports et l'obligation légale de notifier les accidents de navigation à l'OFEAN.

La notification provenant des différents services de la Région flamande, tels que les services de pilotage et de contrôle du trafic, s'est déroulée sans problème, comme c'était le cas auparavant.

L'OFEAN reçoit également des notifications d'accidents de navires provenant d'instances étrangères. Selon la Directive européenne 2009/18, les États membres de l'UE sont tenus de se notifier mutuellement les accidents de navigation s'il existe un intérêt significatif pour les États membres concernés.

Une résolution de l'Organisation maritime internationale recommande aux autres pays non membres de l'UE de coopérer de la même manière que celle mentionnée ci-dessus, et ils le font dans la plupart des cas.

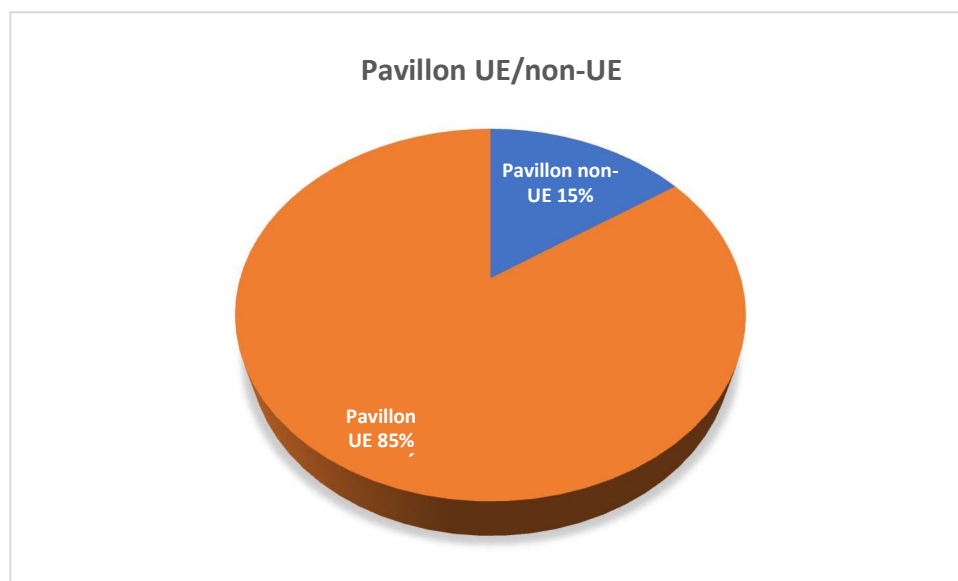
5.2 Évaluation réalisée après un accident de navigation

5.2.1 Évaluation suite à la notification d'un accident de navigation à l'OFEAN

Lorsque l'OFEAN reçoit une notification concernant un accident de navigation, il recueille toutes les informations pertinentes qui sont disponibles à ce moment, telles que les extraits du journal de bord du navire, les données de l'enregistreur des données du voyage ou VDR et les appels enregistrés du mariphone, puis procède à l'évaluation de l'accident qui lui a été notifié. Cette évaluation se fait au moyen d'une application informatique développée par l'OFEAN et utilisant une matrice de décision.

Entre le 1^{er} septembre 2019 et le 1^{er} septembre 2020, 150 accidents de navigation ont été évalués par l'OFEAN.

Dans 85 % des cas des évaluations, soit pour 127 accidents de navigation, le navire en cause battait pavillon d'un État membre de l'UE, de la Norvège ou de l'Islande.



Graphique 1 - Répartition des navires battant pavillon de l'UE lors d'accidents de navigation après notification à l'OFEAN

Dans 99 des accidents de navigation signalés à l'OFEAN, soit 66% des accidents de navigation, il s'agissait d'un navire battant pavillon belge.

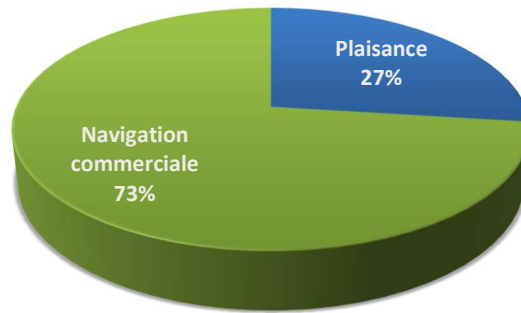


Graphique 2 - Répartition du pavillon belge et non belge dans les accidents de navigation

Les évaluations ont également montré que 27 % des accidents maritimes signalés à l'OFEAN concernaient des bateaux de plaisance. L'OFEAN n'est pas tenu d'enquêter sur les accidents de navigation impliquant uniquement des bateaux de plaisance.

Toutefois, l'OFEAN peut décider qu'il existe des intérêts substantiels qui sont en jeu pour la Belgique dans le cadre d'un accident de navigation impliquant uniquement des bateaux de plaisance, et de procéder malgré tout à une enquête, comme cela s'est déjà fait par le passé. Bien que le nombre important de rapports d'accidents ou d'incidents de navigation impliquant des bateaux de plaisance ait augmenté au cours du dernier exercice, l'OFEAN continue à suivre ces rapports de près et mènera certainement une enquête s'il y a un intérêt significatif pour la Belgique.

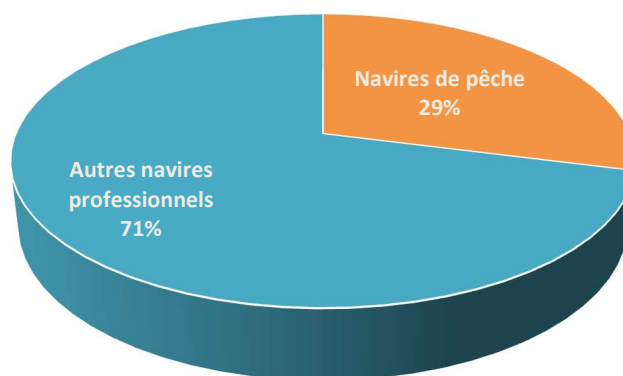
Plaisance / Navigation Commerciale



Graphique 3 - Répartition des bateaux de plaisance et de la navigation commerciale dans les accidents de navigation

Les chiffres montrent également que, dans le cadre de la navigation professionnelle, 44 accidents impliquant des navires de pêche ont eu lieu, soit 29 % du nombre d'accidents de navigation impliquant des navires commerciaux.

Navires de pêche / autres navires professionnels



Graphique 4 - Répartition des navires de pêche et autres navires professionnels impliqués dans des accidents de navigation

5.2.1.1 Gravité des accidents de navigation

Le Code belge de la Navigation qui régit le fonctionnement de l'OFEAN au chapitre 7 prévoit la classification des accidents de navigation en quatre catégories :

Très grave, principalement caractérisé par la perte totale du navire ou des pertes en vies humaines ; grave ; moins grave ; incident de navigation.

Après avoir évalué le nombre total de 150 accidents de navigation précédemment répertoriés et notifiés à l'OFEAN au cours de la période allant du 1^{er} septembre 2019 au 1^{er} septembre 2020, les accidents de navigation ont été classés comme suit :



Graphique 5 - Répartition selon la gravité des accidents de navigation

Au total, l'OFEAN a reçu des notifications concernant trois accidents de navigation très graves, dont deux ayant entraîné la mort d'une personne et un autre, l'échouement d'un navire.

5.3 Accidents de navigation impliquant la Belgique

5.3.1 Évaluation après demande de coopération à l'OFEAN

L'OFEAN peut être tenu de coopérer avec un organisme d'enquête d'un autre État membre de l'UE conformément à la directive européenne 2009/18 et peut être invité à coopérer avec l'organisme d'enquête sur les accidents maritimes d'un État membre non européen conformément à la résolution A816(20) de l'OMI.

Lorsque la demande de coopération d'un organisme d'enquête sur les accidents maritimes parvient à l'OFEAN, elle est également soumise à une évaluation afin de déterminer si, au-delà de l'obligation légale de coopérer, il existe un intérêt significatif pour la Belgique ou pour la navigation belge.

L'OFEAN a été invité à participer à plus de 10 études réalisées par des organismes de recherche d'un État membre de l'UE ou de pays tiers.

Comme la Belgique compte plusieurs grands ports maritimes sur son territoire, il va de soi que l'OFEAN est régulièrement sollicité pour coopérer à une enquête. Dans de nombreux cas, cela implique de recueillir des informations ou d'entendre les membres de l'équipage. L'OFEAN est tout disposé à coopérer car cela peut rendre la navigation plus sûre en général, et plus sûre dans les eaux belges en particulier.

La Belgique connaît également la situation spécifique de l'entrée dans le port d'Anvers qui, dans de nombreux cas, commence au large des côtes belges, passe par le territoire néerlandais et aboutit à nouveau en Belgique. Si un accident devait se produire sur cette route d'approche, les deux pays, les Pays-Bas et la Belgique, seraient impliqués.

5.3.2 Notification d'accidents de navigation en Belgique

L'OFEAN reçoit la plupart des notifications d'accidents de navigation en Belgique d'une source plutôt officielle. Plusieurs autorités ont inclus la notification d'un accident dans leurs procédures et par conséquent, les notifications d'accidents de navigation parviennent rapidement à l'OFEAN.

Les organismes responsables de la plupart des rapports d'accidents de navigation sont les suivants :

- le Service public fédéral Mobilité et Transports – Direction générale Navigation ;
- la Police de la navigation ;
- le Centre de coordination et de sauvetage maritime ;
- l'autorité nautique commune¹.

5.3.3 Notification d'accidents de navigation par les armateurs

Les armateurs soumis à la loi relative à l'OFEAN se subdivisent en deux grandes catégories : les armateurs de navires de pêche et les armateurs de navires marchands. Les navires utilisés, entre autres, pour les activités offshore, le dragage, la pose de câbles et autres ont été repris sous les navires marchands dans le cadre de ce rapport.

Le flux des notifications d'accidents maritimes émanant des armateurs reste un point d'attention. Parmi les armateurs de navires de pêche, nombreux sont ceux qui sont établis à l'étranger, ce qui ne facilite pas nécessairement la communication. Pour clarifier ce point, l'administration a publié une lettre émanant de la Circ. Pêche 2020/003, rappelant l'obligation de notifier un accident. Toutefois, dans de nombreux cas, l'armateur est également le patron et, après un accident, il se préoccupe davantage de la réparation que de la notification. La lettre publiée par l'administration devra produire ses effets lors des exercices à venir.

En cas d'accident de navigation avec ou à bord de navires marchands belges, la notification obligatoire à l'OFEAN ne fonctionne toujours pas bien. Cela reste un point à traiter pour

¹ L'Autorité nautique commune ou GNA (Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit) est compétente et active sur l'Escaut et ses zones d'approche depuis la mer. Il s'agit d'une collaboration entre la Flandre et les Pays-Bas. La GNA assure quotidiennement un trafic maritime sûr et fluide. Un contrôle nautique du flux de trafic est assuré par une bonne coopération entre tous les services impliqués dans le transport maritime. Le noyau de la GNA se compose des chefs du trafic du Waterdistrict Westerschelde et des chefs nautiques de la division d'assistance à la navigation.

l'exercice à venir. Ce, malgré la lettre de l'administration émanant de la Circulaire 2020/006 et adressée à tous les navires auxquels s'applique la loi FOSO.

5.3.4 Notification d'accidents de navigation par les capitaines et patrons

Les capitaines et les patrons de navires sous pavillon belge sont tenus de signaler sans délai à l'OFEAN tout accident de navigation. Comme l'OFEAN reçoit des notifications d'accidents de navigation à partir de diverses sources, il apparaît que les notifications des capitaines ou des patrons rencontrent encore des problèmes.

Pour bien rappeler cette obligation, l'OFEAN a fait plusieurs présentations devant les associations professionnelles au cours de l'année écoulée.

L'OFEAN s'est également remis à donner cours à l'École supérieure de Navigation² dans la Master Class Law of the Sea afin d'informer les futurs capitaines dès le début de leur carrière sur l'existence de l'OFEAN et sur les obligations légales concernant la notification des accidents de navigation, tout en partant du principe qu'ils devront informer l'OFEAN le moins possible.

² L'École supérieure de Navigation est la seule école supérieure en Belgique qui offre une formation académique en sciences nautiques et une formation professionnelle en ingénierie navale.

5.3.5 Accords de coopération avec des organismes officiels

Le travail s'est poursuivi avec divers organismes officiels, tels que la police maritime et la marine, pour établir des accords de coopération. Ces accords doivent permettre de coopérer sur le terrain sans avoir à consulter la hiérarchie lors de chaque enquête dans laquelle les parties sont impliquées ou lorsque le soutien logistique mutuel des parties concernées est nécessaire.

5.4 Enquêtes

5.4.1 Pays concernés

5.4.1.1 États riverains concernés

Du 1^{er} septembre 2019 au 1^{er} septembre 2020, l'OFEAN a traité, après évaluation, 150 événements. Les 13 États riverains suivants étaient concernés :

Dans un ordre aléatoire, ce sont la Belgique, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie, la France, l'Afrique du Sud, le Danemark, le Togo, la Chine, la Tanzanie, les Pays-Bas, la Thaïlande, la Lituanie et la Guinée.

5.4.1.2 États du pavillon concernés

Les 150 accidents de navigation traités ont impliqué les 19 États du pavillon suivants :

Dans un ordre aléatoire, ce sont la Belgique, le Portugal, le Liberia, les Pays-Bas, la France, l'Italie, Antigua-et-Barbuda, Malte, les Bahamas, le Canada, Chypre, la Turquie, le Luxembourg, la Fédération de Russie, les îles Marshall, Singapour, Gibraltar, le Panama et la Finlande.

5.4.1.3 Pays fortement impliqués

Au total, 23 pays ont été fortement impliqués dans les 150 accidents de navigation signalés à l'OFEAN. Ces pays sont les suivants : la Belgique, le Portugal, le Liberia, les Pays-Bas, l'Indonésie, la France, l'Ukraine, Antigua-et-Barbuda, Malte, les Bahamas, le Canada, Chypre, la Pologne, la Turquie, l'Allemagne, le Luxembourg, la Fédération de Russie, les Îles Marshall, Singapour, l'Italie, le Panama, Gibraltar et le Royaume-Uni.

5.4.2 Enquêtes réalisées

Sur 150 notifications à l'OFEAN concernant un accident maritime, 13 ont donné lieu à une enquête. L'OFEAN a mené 6 enquêtes de son propre chef et 7 autres ont fait l'objet d'une coopération étendue. Les enquêtes effectuées ou à effectuer par l'OFEAN même donnent lieu à la publication d'un rapport d'enquête sur un site Internet du Fédéral. Dans le cas où l'OFEAN a coopéré ou coopère à une enquête menée par un organisme d'enquête d'un autre pays, le rapport sera publié conformément aux lois de l'autre pays.

5.5 Rapports

Au total, 8 rapports ont été publiés à partir des enquêtes menées ou auxquelles l'OFEAN a participé au cours de la période allant du 1^{er} septembre 2019 au 31 août 2020. L'OFEAN publie les rapports des enquêtes passées sur une page du site du Service public fédéral Mobilité et Transports, à savoir :

<https://mobilit.belgium.be/fr/navigation/ofean>.

5.6 Recommandations et suivi

Un rapport final de l'OFEAN peut contenir des recommandations, ce qui est souvent le cas. D'autres organismes d'enquête indépendants, de l'Union européenne, ou d'ailleurs, peuvent également faire des recommandations aux entreprises ou administrations belges.

Au total, neuf recommandations ont été formulées au cours de la période allant du 1^{er} septembre 2019 au 1^{er} septembre 2020. Parmi ces recommandations, deux étaient adressées au Service public fédéral Mobilité et Transports, DG Navigation et sept, aux exploitants de navires.

Toutes les recommandations sont le résultat d'enquêtes menées par l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation. L'OFEAN continue de suivre la mise en œuvre de ces recommandations conformément à la directive CE/2009/18.

6. Finances de l'OFEAN

L'OFEAN est financé par un fonds budgétaire organique au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports. Les fonds disponibles annuellement sont de 250.000 euros indexés depuis 2016, soit 260.851 euros.

À cet égard, l'OFEAN perçoit une taxe sur les navires sous pavillon belge et étranger. Les avis d'évaluation seront envoyés à partir de l'automne.

En mai 2019, un accord de coopération a été signé entre le ministre chargé de la Mer du Nord et des ports maritimes belges, qui a permis de collecter pour la première fois les contributions des navires battant un autre pavillon que le pavillon belge. Le montant total des contributions, soit 260.851 euros, a donc été perçu par l'OFEAN. Toutefois, en raison de l'absence de cet accord dans le passé, qui a empêché de percevoir les contributions des navires étrangers, et de l'absence d'incidence sur le solde, en l'occurrence négatif, l'OFEAN a accumulé un solde négatif dans le fonds budgétaire. Le Service public fédéral Stratégie et Appui a considéré que ce solde négatif et non affecté devait être résorbé par l'OFEAN et a donc réduit les crédits de l'OFEAN pour les faire passer de 250.000 euros indexés à 225.000 euros pour l'année 2019 et 220.000 euros pour l'année 2020.