Missions du bureau d'enquêtes sur les événements de mer

et apport des enquêtes techniques en matière de prévention

Administrateur Général des Affaires Maritimes

Jean-Marc SCHINDLER

Directeur du BEAmer

Sommaire

- Le contexte
- Le dispositif d'analyse après accident
- L'apport des enquêtes techniques
- Les perspectives

Le contexte

L'activité maritime

➢ ***Est mondiale par nature :***

⇨ **Intervenants nombreux,**
⇨ **Complexité des règles,**
⇨ **Lenteur d'action.**

➢ ***Est internationale et multinationale :***

⇨ **Dans les compagnies et au sein d'un même navire,**
⇨ **Le national pur est devenu l'exception.**

➢ ***Est confrontée à un milieu hostile :***

⇨ **Les conditions de navigation peuvent être très dures,**
⇨ **Les contraintes économiques sont fortes.**

Le cadre juridique

- **International**
  - **OMI** : Nombreuses conventions: Load Lines – SOLAS – ISM - MARPOL – STCW – FIPOL… Torremolinos
  - **OIT** : Plusieurs conventions et recommandations…
- **Européen**
  - Plusieurs directives: États du pavillon et du port – Suivi des navires – Société de classification…
- **National**
  - Lois diverses selon les pays, pour la France = SVHM + arrêté SECUNAV + formation professionnelle…

Le dispositif d'analyse après accident

Le *BEA*mer

- Le Bureau d'Enquêtes sur les Événements de Mer a été **créé en décembre 1997**, afin de centraliser, les enquêtes techniques après événements de mer.

- La loi de 2002, et le décret de 2004 ont institué les *BEA*s (Aviation civile – Mer et TT) en **organismes permanents spécialisés à compétence nationale chargés des enquêtes techniques**. Ils sont placés auprès du Ministre chargé des Transports.

- La Loi codifie également les **relations avec l'autorité judiciaire.**

Les missions du *BEA*mer

1. **Réaliser les enquêtes techniques** sur les événements de mer afin d'en déterminer et analyser les causes autant que faire se peut et d'en tirer les enseignements permettant d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution.
2. **Recueillir, exploiter et diffuser les informations** relatives aux pratiques et aux enseignements de retour d'expérience sur les événements de mer.
3. **Réaliser des études et recherches** en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

L’exercice de ces missions

- Pour l’exercice de ses missions, **le *BEA*mer peut faire appel à l’ensemble des services de l’État**, compétents dans leurs domaines respectifs.

- Les services de l’État et les collectivités territoriales sont tenus de lui **signaler sans délai tout accident.**

- L’**entrave** à l’action des enquêteurs est réprimée par la loi .

L’organisation

- Un noyau central à Paris
- Un réseau géographique d’enquêteurs
- Un réseau d’experts dans différentes compétences
- Des moyens techniques et financiers

L’action

Elle s’inscrit dans un cadre très large qui comprend plusieurs niveaux:

- International,
- Européen,
- National.

Les enquêtes techniques 1

Objet : ***Prévenir de futurs événements, accidents ou incidents.***

- **L'objectif de ces enquêtes est** l'établissement des circonstances et **la recherche des causes des évènements de mer** en vue d'en tirer des **recommandations de sécurité.**
- Cela **exclut toute attribution de responsabilité** civile ou pénale.
- Ces enquêtes sont effectuées dans le **respect du droit maritime international.**

Les enquêtes techniques 2

Champ d'application :

- **Navires civils battant pavillon français** où qu'ils se trouvent.
- **Navires étrangers** lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française.
- **Événement de mer,** où qu'il se soit produit, ayant coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français, ou causé un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

Les enquêtes techniques 3

Déroulement de l'enquête technique

- **Ouverture d'enquête** par décision**,** du directeur du *BEA*mer à son initiative ou sur demande du Ministre chargé de la Mer.
- **Méthodologie :**
  - **Collection des faits.**
  - **Audition des personnes** en rapport avec l'événement, étude des documents, procédures, dossiers.
  - **Réalisation d'études ou d'expertises** si nécessaire**.**
  - **Analyse** des faits et des informations**, définition** de la séquence des événements et des circonstances **et détermination** des causes certaines ou possibles de l'événement.
  - Établissement de **recommandations de sécurité.**

Le rapport d'enquête technique

- Au terme de l'enquête technique**, un rapport est rendu public** sous une forme appropriée au type et à le gravité de l'événement. Il ne mentionne pas le nom des personnes.
- Il fait état des **seules informations résultant de l'enquête nécessaires à la compréhension des recommandations** telles que :
  - Identité de l'État du pavillon, des propriétaires, des armateurs gérants et de la Société de classification,
  - Renseignements concernant le navire, son exploitation et son équipage,
  - Exposé des circonstances de l'accident,
  - Analyse des causes établissant tous les facteurs qui ont contribué à l 'événement,
- Il conclut par des **recommandations visant à empêcher qu'un accident semblable ne se reproduise.**

Les études

En plus des enquêtes après accident, le *BEA* Mer conduit également des études analytiques :

- **Études réalisées :**
  - **Sur les échouements de navire de pêche,**
  - **Sur les évacuations de navire de pêche,**
  - **Sur les abordages entre navires de pêche et de commerce.**
- **Études en cours:**
  - **Sur la stabilité dynamique des chalutiers lors de croches,**
  - **Sur les circuits d'eau de mer des navires de pêche,**
  - **Sur l'extinction incendie à bord des navires de pêche,**
  - **Sur les navires coquilliers.**

L’expérience

- Plus de 11000 **événements** recensés.
- Près de 250 **enquêtes** complètes réalisées.
- Plus de 500 **investigations préliminaires** effectuées.

L’apport des enquêtes techniques de sécurité pour la pêche

Généralités 1

La mer est dangereuse.

Généralités 2

Les accidents

maritimes

ont rarement

une cause simple

Généralités 3

Un événement de mer est en fait une

Combinaison complexe

de facteurs déterminants et aggravants, très souvent antérieurs aux faits, et qui appellent souvent des réponses normatives.

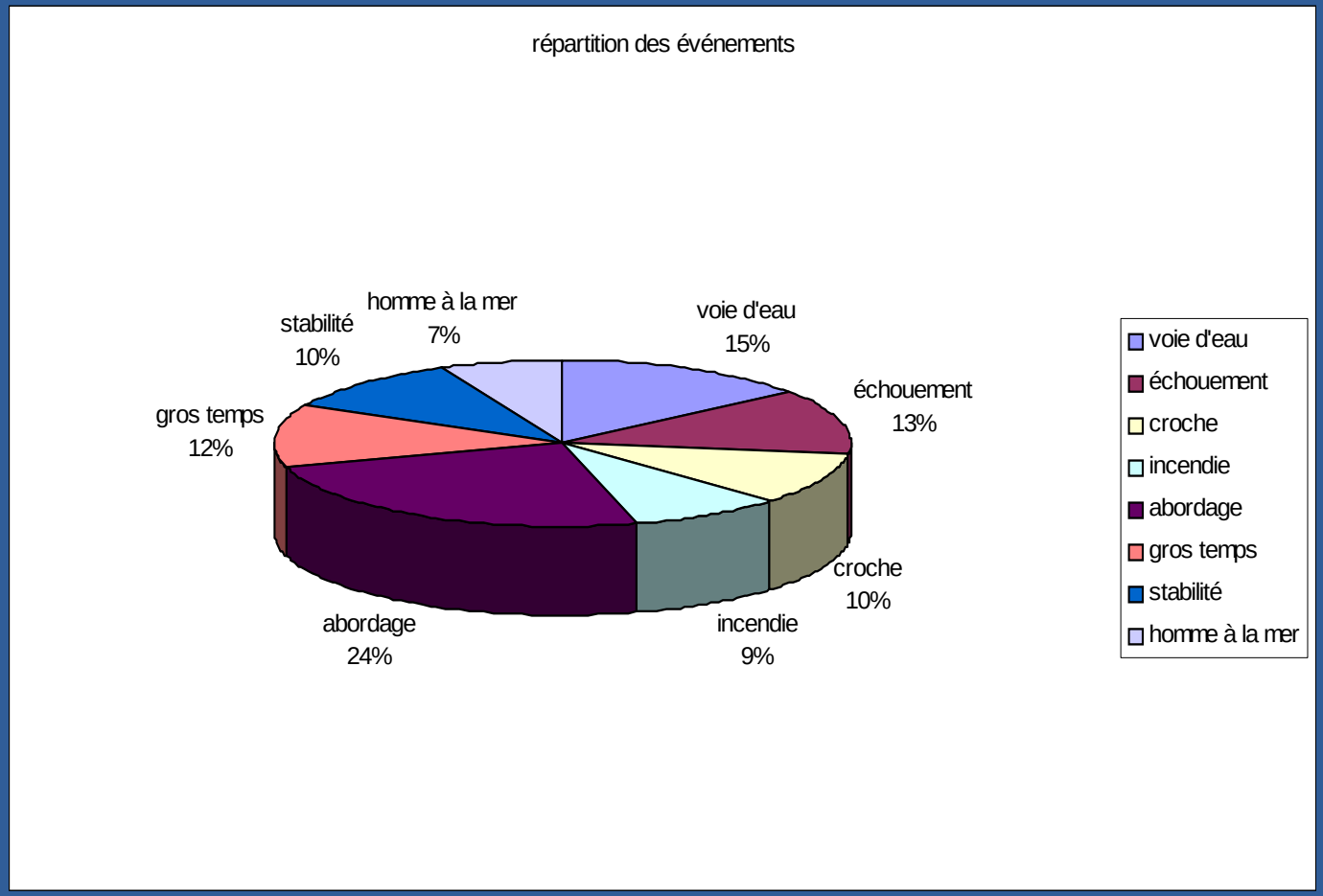
Principaux facteurs déterminants (avant)

- Vétusté des navires : souvent liée aux contraintes communautaires de gestion (puissance, PME…) ou de jauge
- Culture de sécurité encore insuffisante :
  - Surévaluation des capacités du navire
  - Prédominance des exigences de l'exploitation commerciale sur les impératifs de sécurité
- Transformation de navires bien souvent sans étude ou avec insuffisance d'études sur les incidences de sécurité
- Veille nautique : très souvent insuffisante et conduisant à des abordages

Principaux facteurs aggravants (après)

- Manque de préparation des équipages aux situations d'urgence (procédures d'appel de détresse ; manœuvre des matériels de sauvetage ; lutte contre l'incendie…
- Manque de coordination entre les membres de l'équipage
- Routine

Eléments statistiques



Quelques résultats

- La mise en place d'alarme voie d'eau à sécurité positive.
- La table ronde sécurité à la pêche lancée en 2005 a pris en compte de nombreuses recommandations : documents publiés par IMP, formation continue, VFI …
- Le décret d'août 2007 rend obligatoire le port du VFI
- La mission confiée au Président de l'IMP traitera des contraintes de jauge entre autres éléments.

En résumé

L'analyse technique des causes d'accidents montre que :

- **des améliorations sont encore possibles en matière technologique notamment en ce qui concerne l'âge des navires**

- **l'essentiel des progrès potentiels réside dans le facteur humain et en particulier dans les pratiques.**

Les perspectives

Les améliorations possibles

- L'amplification en cours de l'analyse des accidents et de sa prise en compte.
- L'amélioration des conditions sociales.
- Le développement de la prévention.

L’amplification de l’analyse des accidents

- Révision du Code de l’OMI sur la conduite des enquêtes pour le rendre obligatoire.
- Projet de directive européenne sur les enquêtes après accidents.
- Modifications : subséquente de la législation française et corrélative des moyens d’ici deux à trois ans.

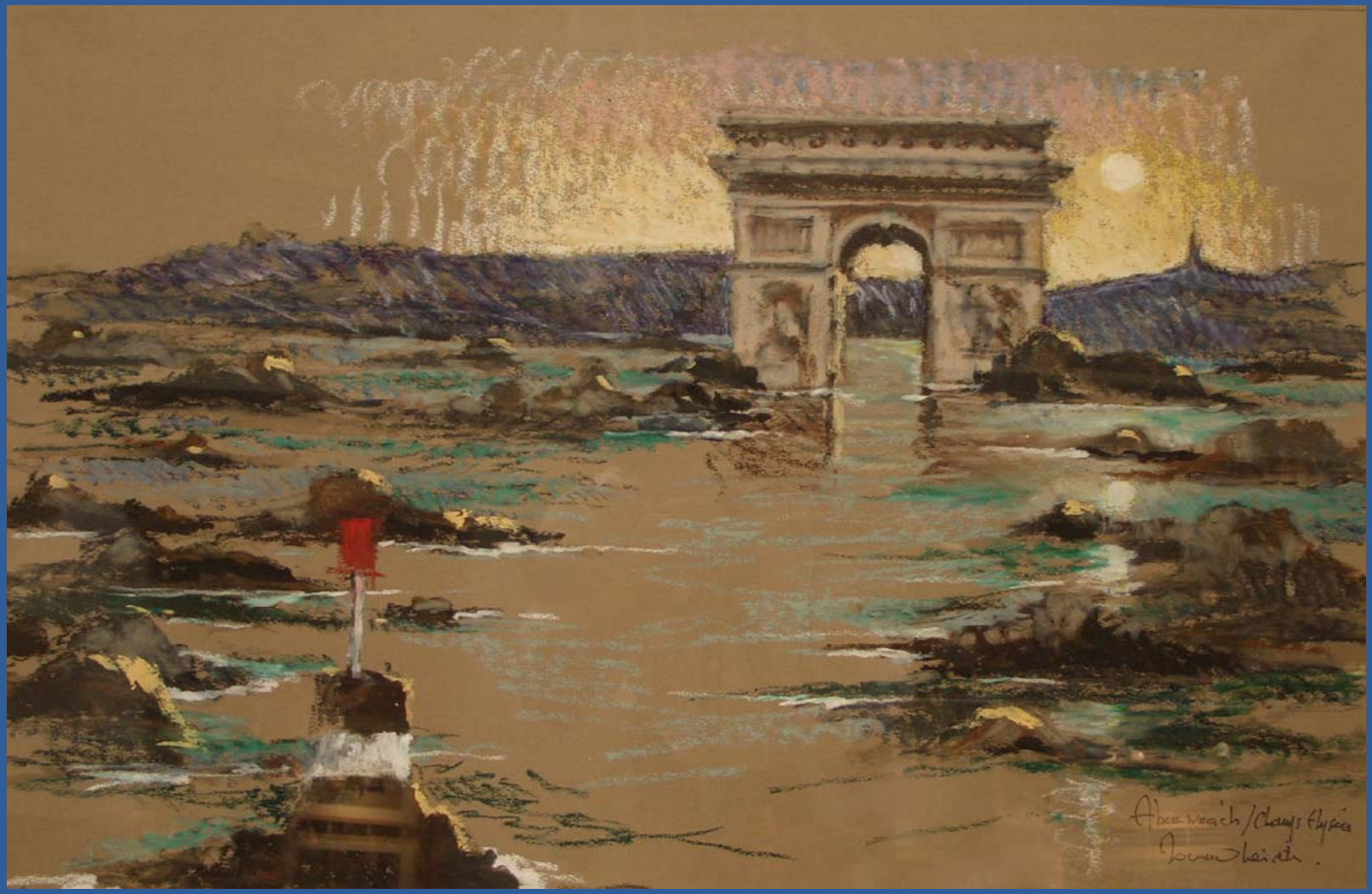
Les nouvelles conditions sociales

- Le droit international avait jusqu'à présent développé trois piliers: la sécurité des navires, la protection de l'environnement et la qualification des équipages.
- Il manquait à l'équilibre un quatrième pilier, social qui constitue à la fois :
  - Une charte des droits du marin
  - Une harmonisation des conditions de concurrence
  - Une réglementation moderne des conditions de travail
- L'OIT a récemment adopté deux conventions du travail maritime, l'une pour le commerce l'autre pour la pêche. Elles restent à ratifier et à mettre en œuvre car elles contribueront à la prévention des accidents.

Le développement de la prévention

- Poursuite de la mise en place des DUP.
- Renforcement programmé du suivi des recommandations.
- Les domaines à privilégier:
  - Priorité absolue à la veille nautique
  - Maintien des ouvertures en position fermées à la mer
  - adaptation de la conduite du navire aux conditions rencontrées
  - Formation et sensibilisation à la sécurité
  - Préparation des équipages aux situations d'urgence.

En matière de conclusion

- Le *BEA*mer a une politique de coopération avec les différents acteurs parce que la prévention ne sera réellement efficace que si chacun y contribue.
- Le secteur de l'assurance a répondu positivement à cette attitude.
- Les actions possibles sont prometteuses.
- La réunion d'aujourd'hui doit être perçue comme un encouragement à aller plus loin.

Merci de votre attention