

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Éditeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 53 - Automne 2020



"Non potest esse iudex et pars"

Le BEA Mer

François-Xavier Rubin de Cervans

Directeur

Depuis toujours l'entreprise maritime est remplie d'espoirs, d'aventure, d'échanges et de profits, mais aussi, hélas, de son lot d'accidents. Au cours du siècle passé les mentalités ont évolué et peu à peu l'acceptation de la fatalité, de l'inévitabilité liées aux éléments a régressé.

Les accidents les plus marquants ont été ponctuellement étudiés afin de faire évoluer la réglementation de sécurité maritime, à l'image du Titanic. En effet, la première version adoptée en 1914 est une réponse au naufrage du Titanic. Évolutive dans le temps, la Convention SOLAS a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité.

Plus récemment, il est apparu que beaucoup restait à apprendre des événements de mer par une analyse plus vaste et généralisée, avec des approches communes, et des résultats partagés entre les nations.

Pour la crédibilité et l'impartialité des enquêtes, celles-ci doivent être menées par des enquêteurs qualifiés, sous le contrôle d'un organisme ou d'une entité indépendant(e), dotés des compétences nécessaires afin d'éviter tout conflit d'intérêts.

Au niveau national, la nécessité de créer un organisme spécialisé (le BEA Mer) est apparue en décembre 1997, soit juste après la création, au plan international, du Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, adopté en 1997 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), refondu en 2008 - résolution MSC 255(84). Le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer a été adopté par l'Organisation Maritime Internationale en 2008. Il reprend, en les complétant, les meilleures pratiques en matière d'enquête sur les accidents et incidents de mer. Il vise à promouvoir la coopération entre États au niveau international, ainsi qu'une approche commune en la matière. Cela n'est pas une tâche aisée lorsque les bureaux d'enquête n'ont pas un niveau d'indépendance suffisant vis-à-vis de leur administration ou leurs armateurs.

Le Code exige qu'une enquête de sécurité maritime soit effectuée sur tout "accident de mer très grave", défini comme étant un accident de mer qui entraîne la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou des dommages graves à l'environnement.

A l'occasion de la mise en œuvre du "Paquet Erika III", l'Union Européenne s'est emparée du sujet afin de rendre obligatoires les enquêtes relatives à certains accidents. Ainsi ont été adoptés la [Directive 2009/18/CE du 23 avril 2009](#), établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, et le règlement (UE) n°1286/2011 de la commission du 9 décembre 2011 portant adoption d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer. Son objectif est d'harmoniser l'application du code de l'OMI sur les enquêtes au niveau européen, de décrire les relations entre les États membres ainsi que leurs responsabilités.

Ces textes ont été intégrés dans le droit français, dans le Code des transports. Code des transports qui vient d'ailleurs d'être amendé pour rendre obligatoire la déclaration des accidents auprès du BEA Mer par les compagnies, capitaines et sociétés de classification, (décret du 19 mai 2020 incorporant la modification de l'article R. 1621-12 du code des transports). Par ailleurs, au niveau législatif du Code des transports, faire obstacle à la conduite de l'enquête de sécurité peut faire l'objet de sanctions pénales.

Outre l'Organisation Maritime Internationale, l'organisation inter-gouvernementale *Marine Accident Investigators International Forum* (MAIIF et ses déclinaisons régionales) permet des échanges réguliers entre les différents organismes d'enquêtes.

Organisation du BEA Mer

Organisme permanent spécialisé, il conduit son action indépendamment des services du ministère en charge de la détermination et du contrôle des normes de sécurité de la navigation (commerce, pêche, plaisance). Le BEA Mer comprend un noyau central à Paris avec des enquêteurs permanents et des personnels administratifs et techniques, et fait appel en fonction des affaires à traiter à un réseau d'une vingtaine d'enquêteurs commissionnés et correspondants locaux. Le BEA Mer est certifié ISO 9001-2015.

Missions

Le BEA Mer a pour mission première de réaliser des enquêtes techniques afin de prévenir les futurs événements de mer. Les enquêtes sont ouvertes sur décision du directeur du BEA Mer, qui est nommé pour cinq années. Le directeur ne peut être recruté que parmi les personnels disposant d'au moins vingt années d'expérience dans la sécurité maritime.

Le BEA Mer a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux enseignements et aux pratiques de retour d'expérience sur les événements de mer.

Il réalise aussi des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

Chaque année le BEA Mer analyse, via différentes sources d'informations, de l'ordre de dix mille événements de mer. La très grande majorité des notifications est effectuée par les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) qui assurent une mission générale de coordination des activités maritimes de sécurité et de surveillance.

Sur l'ensemble de ces événements analysés par le BEA Mer annuellement, 350 à 400 sont considérés comme particulièrement significatifs et enregistrés à des fins statistiques et d'analyse dans la base de données communautaire EMCIP (*European Marine Casualty Information Platform*). Parmi ces derniers, une cinquantaine font l'objet d'enquêtes préliminaires, et enfin une vingtaine d'enquêtes sont menées avec publication d'un rapport. La majorité des événements enregistrés concerne des navires de pêche.

[Suite de l'article " Le BEA Mer" page 2.](#)

Champs d'investigations

Le champ d'investigations du BEA Mer est vaste. En effet, la compétence du BEA Mer porte sur les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent dans le monde, ainsi que sur les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales françaises.

Sont également concernés, les événements de mer, où qu'ils se soient produits dans le monde, s'ils ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français, ou causé, ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations, ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

Les Enquêtes techniques

Elles consistent à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes possibles, et s'il y a lieu, à établir des recommandations permettant d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Est également appréhendé, le contexte général de la réglementation, ou de sa mise en œuvre.

L'objectif d'une enquête technique n'est pas de déterminer, et encore moins d'attribuer une quelconque responsabilité civile ou pénale, ce qui est le rôle de l'enquête judiciaire.

Bien que ces enquêtes soient indépendantes l'une de l'autre, les deux enquêtes nécessitent un accès aux mêmes éléments matériels, et les textes réglementaires ont organisé les relations entre elles. En ce qui concerne les enregistreurs de données de voyage (*Voyage Data Recorder*, boîtes noires pour les navires) le BEA Mer fait partie des rares organismes (au niveau international) disposant des outils informatiques indispensables à l'analyse des données brutes des VDR. Par ailleurs, des contacts réguliers peuvent être établis entre le BEA Mer et les autorités en charge de l'enquête judiciaire, certaines expertises du BEA Mer ne pouvant être menées qu'en présence d'un officier de police judiciaire. La publication des enquêtes du BEA Mer est en règle générale beaucoup plus rapide que la procédure judiciaire, les rapports devant règlementairement être établis dans les douze mois qui suivent l'événement (ou un rapport intérimaire).

Dans le cadre de ces enquêtes, le BEA Mer et ses enquêteurs agissent en toute indépendance, et ne reçoivent, ou ne sollicitent d'instructions, d'aucune autorité, ni d'aucun organisme, dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

De par la directive 2009/18/CE, certaines enquêtes doivent être obligatoirement menées.

Une enquête est ainsi systématiquement ouverte si l'événement constitue un accident très grave, quel que soit le lieu de l'accident, et impliquant les navires pavillon français suivants : navire de commerce, navire de pêche de longueur supérieure à 15 m et navire de plaisance effectuant une navigation commerciale et armé sous rôle d'équipage.

Une enquête est également systématiquement ouverte en cas d'accident très grave impliquant un navire étranger de même type et survenant dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales françaises, ou, sans limitation géographique, dans le cas où des intérêts français sont fortement impactés, et notamment en cas de dommages graves à l'environnement (cas par exemple d'un accident en dehors des eaux territoriales mais avec pollution touchant nos côtes, ou victimes françaises).

Par ailleurs une évaluation préalable, ayant pour but de déterminer s'il est souhaitable d'ouvrir une enquête, est effectuée dans les autres cas. Pour les enquêtes non obligatoires, le directeur définit la politique générale des priorités en fonction de l'intérêt de conduire une enquête et des moyens. La politique actuelle est de privilégier les enquêtes concernant des accidents impliquant le transport de personnes ou la prise en charge de passagers dès lors qu'il existe une transaction commerciale. Les chutes à la mer sur les navires de pêche sont également suivies très attentivement.

Si l'objet du BEA Mer vise principalement les grands navires de commerce et navires de pêche, il arrive d'ouvrir des enquêtes sur des événements de mer marquant la plaisance ([Mille Sabords](#), Agon Coutainville en août 2019, trois enfants victimes).

Au terme de chaque enquête, le BEA Mer rend public un rapport qui comporte des enseignements et des recommandations destinées à améliorer la sécurité pour éviter la répétition des accidents analysés. Les destinataires de recommandations ont une obligation de faire connaître dans les 90 jours après leur réception ou autre délai expressément fixé, les suites données aux fins de suivi de ces recommandations.

Les recommandations qui devaient être émises dans le rapport, mais qui ont été prises en compte comme suite au rapport provisoire, ou lors des échanges durant l'enquête, ne sont pas comptabilisées. Celles-ci apparaissent en général dans la rubrique du rapport "Mesures mises en œuvre" par la personne morale concernée (armateur ...). Ces recommandations, bien que suivies, n'apparaissent donc pas dans le pourcentage des recommandations comptabilisées.

De même, le BEA Mer n'émet pas de recommandation sur le respect de la réglementation à une entité l'enfreignant, la réglementation étant par nature obligatoire. Le rappel de la réglementation est fait, en général, dans le corps de texte du rapport (ex rapport [Le Paradis](#), deux victimes qui illustre en particulier un écart avec le règlementaire, ou [Ulysse](#), non-respect de certaines prescriptions de la SOLAS).

Les recommandations les plus importantes, car elles sont de portée générale souvent d'ordre réglementaire, sont celles qui ont également le plus de difficultés à être mises en œuvre. Elles s'adressent à l'administration française en général, mais peuvent être plus larges lorsqu'il s'agit de réglementation communautaire comme, par exemple, l'encadrement des navires de plaisance (enquête récente sur l'accident de [la Licorne](#)) ou de réglementation internationale relevant de l'OMI. À titre d'exemple, en début d'année 2020, une modification réglementaire a rendu obligatoire l'usage de dispositifs portatifs de signalement de détresse pour les marins pêcheurs professionnels qui naviguent seuls, à la suite d'une préconisation du BEA Mer.

En conclusion, la systématisation des enquêtes de sécurité structurées avec une méthodologie encadrée est relativement récente. Une directive européenne encore plus récente encadre et harmonise les pratiques des États au niveau communautaire, et rend obligatoire les enquêtes de façon beaucoup plus large que les dispositions internationales. La quantité de données augmente rapidement. Avec l'augmentation des données, le regroupement des recommandations de même nature, on peut espérer une influence croissante des organismes d'enquête sur les réglementations et l'appréhension du risque dans le futur.

Pour illustrer les résultats d'enquêtes d'événements touchant des navires de commerce, on peut citer trois exemples, l'[Harmony of the Seas](#), l'[AS Floretta](#), et l'accident de [l'Ulysse et du Virginia](#) au large de la Corse où les navires sont restés encastés.

● "Ulysse" et "CSL Virginia" : l'enquête a été effectuée par la France en leader associée à Chypre, la Tunisie et l'Italie. Le rapport conclut, en particulier, que l'abordage du 7 octobre 2018 à 7h02 est la conséquence d'un défaut de veille majeur sur "l'Ulysse", combiné à une position de mouillage légale mais peu judicieuse et sans surveillance attentive du trafic environnant par le "CSL Virginia". À bord de "l'Ulysse", le défaut de veille repose sur un manque d'implication de l'officier de quart avant l'abordage, au sein d'une compagnie où il y avait certainement un manque de culture de la sécurité. Le défaut de veille n'a pu être pallié par le timonier, parti faire une ronde et absent de la passerelle. Comme très fréquemment l'élément humain est le facteur prépondérant à l'origine de l'accident, avec un manque d'appréciation des responsabilités liées à la fonction de chef de quart. Un phénomène de lassitude, liée à la durée des embarquements, a certainement joué un rôle sur l'implication des officiers de quart des deux navires. Il est relevé également un défaut de culture de la sécurité sur "l'Ulysse".

Suite et fin de l'article page 3.

● Le 6 avril 2018 vers 13h00, le porte-conteneurs "AS Floretta" est en Seine, avec un remorqueur croché sur son arrière, à destination du terminal de Radicatel, situé à 1 mille en amont du pont de Tancarville. Un pilote est à bord, et il a été convenu avec le pilote d'un navire descendant, le "Paragon", un croisement tribord-tribord (ou "inverse"). "L'AS Floretta" croise le "Paragon", qui fait route dans la partie sud du chenal de navigation, et heurte le coin aval du quai Radicatel, occasionnant une déchirure de 8 mètres de long sur 3 de haut. Les défauts de coordination entre les actions des pilotes maritimes et les capitaines de navires sont récurrents; ils ont été analysés avec les mêmes conclusions par plusieurs organismes d'enquêtes. Il est fréquent que les pilotes maritimes et les capitaines de navires n'aient pas la même perception des manœuvres à effectuer. Pour pallier ces difficultés les pilotes ont mis en place des formations sur la gestion des ressources humaines en passerelle.

● Le 13 septembre 2016 à Marseille, un exercice d'abandon du paquebot de croisière "Harmony of the seas" est organisé avec les neuf embarcations de sauvetage. Une des embarcations est brusquement déséquilibrée et chute à la mer. Peu après, les secours interviennent et constatent que l'un des marins est inconscient, et que les quatre autres sont blessés. Il ressort de l'analyse que la procédure de préparation de l'embarcation comportait une répartition des rôles insuffisamment précise dans l'esprit des marins, et qu'il y avait une absence d'étape de vérification croisée permettant de détecter un oubli lors de la préparation.

