

# SYNTHESE
## Rapport d'enquête
# BEA MER

## CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

**Le 11 mai 2024, vers 22h00, le navire appareille du port de Setúbal à destination de Lisbonne. Les amarres sont larguées puis virées sur le pont pendant que le navire commence son évitage tribord.**

**Sur la plage de manœuvre arrière bâbord, l'équipage range les aussières en vue de l'accostage du lendemain. Le charpentier, aux commandes des treuils, vire une pointe arrière sur le tambour de stockage, guidée par un matelot. Les aussières sont entassées au sol, et les manœuvres s'effectuent dans un espace particulièrement exigu.**

**À 22h08, le matelot guidant l'aussière est soudainement entraîné : son pied se prend dans une boucle formée dans l'aussière posée sur le pont. Il est happé sous le tambour en rotation.**

**Malgré l'alerte immédiate et les premiers secours médicalisés à bord, la victime décède avant le retour à quai.**

**Le travail était réalisé sans urgence particulière, alors que les lignes sont déjà larguées. Les images CCTV montrent une proximité constante des marins avec les tambours des treuils et l'absence de marquage au sol des zones dangereuses.**



## CONCLUSIONS

### Zone intrinsèquement dangereuse

Le risque d'être entraîné par une aussière est clairement identifié par les documents ISM et le manuel du fabricant. Les matelots travaillaient trop près des tambours en mouvement, sans marquage au sol des zones à risque.

### Exiguïté et configuration défavorable

La plage arrière bâbord est étroite et encombrée, compliquant la circulation, la visualisation des zones dangereuses et l'étalement correct des aussières. Le pupitre de commande n'est pas surélevé, réduisant la supervision.

### Élément humain :

Le matelot travaillait à moins de 70 cm du tambour, une distance ne permettant aucune réaction possible en cas d'accrochage. Le treuilliste effectuait simultanément deux tâches (commande du treuil + aide au rangement), ce qui l'a empêché de détecter immédiatement l'accident. La routine, la fin d'embarquement et la fatigue cumulative ont pu altérer la vigilance.

## LES ENSEIGNEMENTS

**1** Respect impératif des distances de sécurité autour des treuils en mouvement.

**2** Une position surélevée pour le treuilliste améliore la visibilité sur les zones dangereuses.

**3** L'opérateur des treuils doit rester exclusivement concentré sur l'appareil qu'il commande.

**4** La surveillance mutuelle de l'équipe peut prévenir des accidents en signalant les positions dangereuses.

**5** La conception des navires doit garantir que les espaces commerciaux n'empiètent pas sur les zones de travail.

## RECOMMANDATIONS

**Compte tenu des correctifs déjà mis en place par l'armement (marquage au sol, peinture des zones dangereuses, équipements de contrôle comme les miroirs, limitation de la vitesse des treuils, formation renforcée, check-lists, e-learning, commande à distance…), le BEAmer n'émet pas de recommandation supplémentaire.**