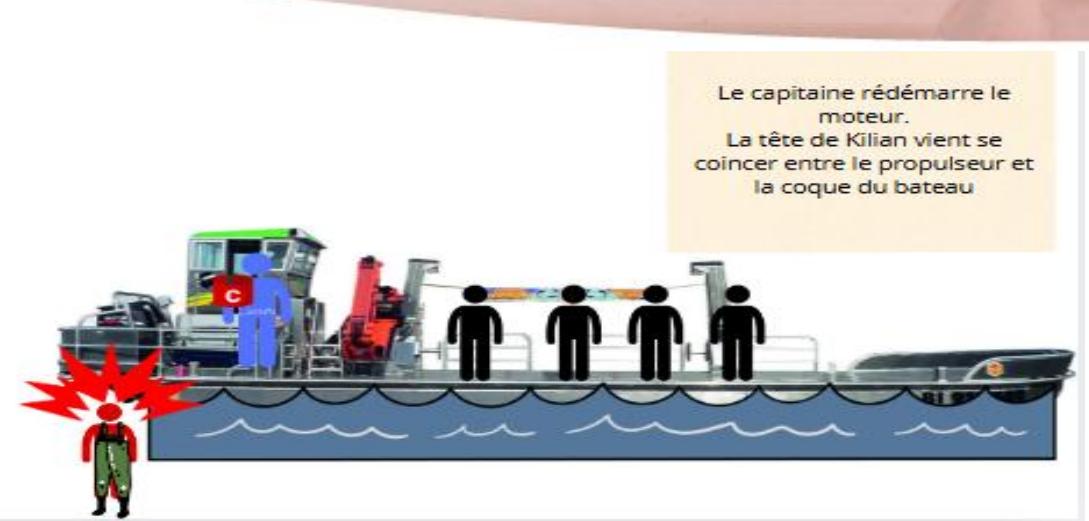




CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le 12 novembre 2024, à 5h du matin, en mer au large de Charron, un matelot a été victime d'un grave accident alors qu'il intervenait sous la coque du navire, moteur arrêté. Lors d'une tentative de réparation d'une vis desserrée sur le propulseur, la victime a été percutée par ce dernier au moment du redémarrage du moteur, provoquant une fracture de la mâchoire.



LES CAUSES

Causes techniques :

- Démarrage du moteur alors que la victime est à l'eau;
- Absence de dispositif de sécurité (ligne de vie, drapeau de signalisation, bouée, etc.);
- Pas de vérification visuelle par le capitaine avant relance du moteur;
- Manque de contrôle technique avant départ.

Causes humaines :

- Communication défaillante : le capitaine n'a pas été informé que la victime était encore à l'eau;
- Procédure informelle : aucun protocole d'intervention encadré ou validé;
- Risque sous-estimé de l'intervention en mer (de nuit, sans visibilité ni assistance);
- Intervention solitaire : pas de supervision active ni d'outil de localisation (ex. ligne de vie).

Causes organisationnelles :

- Aucune procédure formalisée pour les interventions sur le propulseur ou sous la coque.
- Absence de protocole de communication entre matelots et capitaine.
- Manque de formation aux risques spécifiques (homme à la mer, plongée improvisée);
- Pas d'équipements adaptés pour intervention en immersion (VFI, ligne de vie, signal visuel...).



RECOMMANDATIONS

1 Prévention technique :

- Équiper les marins d'une ligne de vie, bouée et VFI lors d'interventions dans l'eau;
- Ajouter un signal visuel flottant obligatoire pendant les interventions sous coque;
- Vérifier les propulseurs et dispositifs mécaniques avant chaque départ;
- Assurer une maintenance préventive (contrat d'entretien).

2 Prévention organisationnelle :

- Interdire toute intervention sous la coque sans protocole strict et validation par le capitaine.
- Établir une check-list sécurité obligatoire avant tout redémarrage de moteur.

LES CONSÉQUENCES

Pour la victime :

- Fracture de la mâchoire (gravité élevée bien que sans arrêt de travail).

Pour l'employeur :

- Sous-estimation de la gravité par l'équipage ("anecdote" pour certains matelots).
- Risque de récidive si des mesures ne sont pas prises et la culture de sécurité n'est pas renforcée.

- Mettre en place une procédure claire de communication entre matelots et capitaine.
- Sensibiliser l'équipage à la dangerosité des interventions en mer (y compris sur estran).

3 Prévention humaine :

- Former l'équipage aux risques liés aux réparations sur propulseur;
- Organiser un briefing systématique de sécurité avant chaque sortie en mer;
- Responsabiliser chaque marin dans la chaîne de communication avant activité à risque élevé;
- Changer la culture de banalisation du risque (« ce n'était qu'une anecdote »).