



Rapport d'enquête simplifié

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME
AVEC UNE PORTE ÉTANCHE
LE 2 JUILLET 2012
À BORD DU TRANSBORDEUR *MÉDITERRANÉE*

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : avril 2014

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME AVEC UNE PORTE ÉTANCHE LE 2 JUILLET 2012 À BORD DU TRANSBORDEUR *MÉDITERRANÉE*

L'évènement a été porté à la connaissance du BEA mer en juillet 2013.

LE NAVIRE



Le *MÉDITERRANÉE*

Paquebot roulier transbordeur, construit en 1989 par les Chantiers de l'Atlantique et pavillon français 1^{er} registre.

Il est exploité par la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM).

Principales caractéristiques du navire :

Immatriculation	: 729519 ;
Numéro OMI	: 8705395 ;
Longueur HT	: 165,54 m ;
Largeur	: 27,40 m ;
Jauge brute	: 30 985 ;
Puissance	: 35 768 kW ;
Nombre max de passagers	: 2772 ;
Équipage maximum	: 178.

Le certificat national de franc-bord et le permis de navigation du navire sont valides.

À cette époque de l'année, le navire est « en saison », il dessert, à partir de Marseille, les ports d'Alger et Tunis à un rythme soutenu.

L'ÉQUIPAGE

L'ensemble des officiers et hommes d'équipage du navire (146 personnes à bord le jour de l'évènement) est titulaire des brevets et qualifications correspondant à leur fonction à bord, tous sont à jour de leur aptitude médicale.

Le marin accidenté, 20 ans, est en CDD, employé dans la fonction de garçon linge.

Il est embarqué à bord de ce navire pour la première fois depuis 10 jours. Sa relève est prévue à son retour d'Alger. Il ne ressent pas de fatigue particulière au moment des faits.

Il effectue sa 3^{ème} saison d'été dans la compagnie.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Météo (journal de passerelle) : mer peu agitée, vent N-E force 3.

Heures bord (TU + 2)

Le 1^{er} juillet 2012

Le transbordeur *MÉDITERRANÉE* appareille de Marseille à **11h00** à destination d'Alger, où son arrivée est prévue le 2 juillet au matin.

À partir de **19h40**, la visibilité devenant insuffisante, le navire est mis par le commandant en conditions de brume. Le « rôle de brume » est instauré avec information de l'équipage et des passagers par diffusion générale. Il impose notamment que les portes étanches (PE), situées en dessous du pont 3 dit de franc-bord soient fermées.

Le 2 juillet 2012

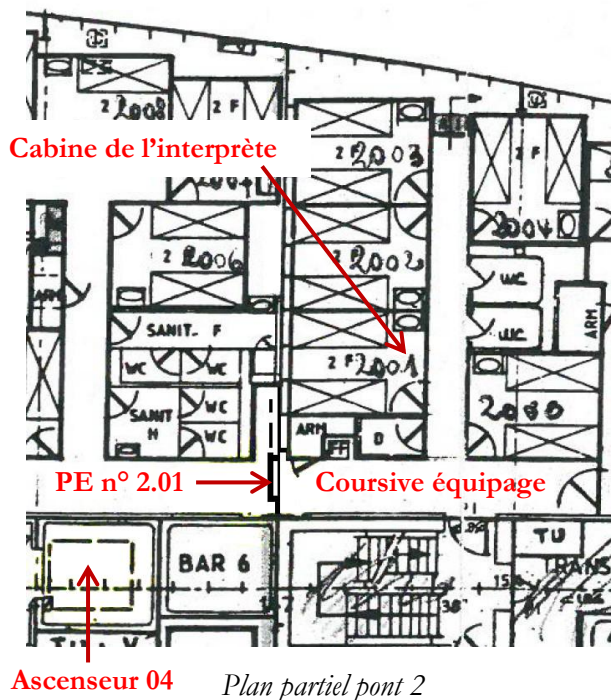
À **00h58**, le navire est à 30 milles au sud des Baléares (39°00,5' N et 002° 23,3 E).

À ce moment, le marin quitte le réfectoire équipage au pont 9, où il a assisté à la projection d'un film, pour aller chercher une bouteille d'eau. Il utilise l'itinéraire habituel en prenant l'ascenseur « 04 », puis à proximité, il actionne la manette extérieure de manœuvre de la PE n° 2.01. Il l'ouvre complètement et s'avance, de face.

Subitement, il se sent compressé au niveau des épaules et dépasse presque complètement le surbau de la porte. Son dos et sa jambe gauche

sont violemment serrés par la porte qui se referme très rapidement. Il ne parvient pas à se saisir de la manette située de l'autre côté pour interrompre le mouvement de fermeture de la porte. Sa cuisse gauche est fortement comprimée.

Il alerte par ses cris l'interprète dont la cabine est située à proximité, celui-ci intervient en quelques secondes et actionne la manette d'ouverture de la porte.



Informé, le commissaire arrive rapidement sur place et, avec l'aide de l'interprète, ils couchent le blessé qui est conscient dans la coursive. Il saigne abondamment de la partie supérieure de la cuisse gauche.

À **01h18**, l'alerte est donnée en passerelle, le médecin du bord et le second capitaine se rendent sur les lieux.

Le blessé est installé sur un brancard et transporté à l'infirmerie au pont 6 où les premiers soins lui sont prodigués, il reçoit une injection de morphine.

À **01h40**, le diagnostic médical impose une évacuation sanitaire.

À **01h42**, le navire, ayant suivi une route météo adaptée au fort coup de vent en cours dans le Golfe du Lion, se trouve cap au 166°, à 30 milles dans le sud-ouest de la Baie de Palma de Majorque (Iles Baléares).

Il vient au 020° dans cette direction.

À **01h47**, le MRCC de Palma est prévenu.

À **01h56**, l'autorisation est donnée, l'évacuation aura lieu en Baie de Palma

À **03h33**, la machine est parée à manœuvrer.

À **03h50**, le navire est stoppé en Baie de Palma. Petite brise de N-E force 3 (météo bord).

À **03h57**, évacuation du blessé sur un brancard par la portière pilote tribord sur le navire d'assistance *MARTA MARTA*. Après un transfert d'une vingtaine de minutes, dès son arrivée à terre, il est pris immédiatement en charge par les services d'urgence qui le conduisent à l'hôpital.

À **04h15**, le navire appareille pour Alger.

À **07h00**, le blessé est admis au bloc opératoire.

OBSERVATIONS

Le fonctionnement des portes étanches (PE) :

Les PE du pont 2 sont positionnées, sous le pont principal, dans une coursive desservant les lieux de vie du personnel, mais également des passagers.

Les commandes, identiques à celles qui équipent les locaux machine sont doubles : une grande poignée de chaque côté permet l'ouverture ou la fermeture, une plus petite située dans le placard technique autorise le blocage « en position ». La vitesse de manœuvre est réglable.

Dès que la porte est en manœuvre, une forte sonnerie retentit.

Deux modes de fonctionnement :

- en local : par action sur les poignées. L'ouverture ou la fermeture doivent être complètes, elles restent, dans ce cas, « en position » une fois la commande relâchée. La sonnerie ne cesse qu'en fin de manœuvre.



Manettes de manœuvre (locales) de la PE

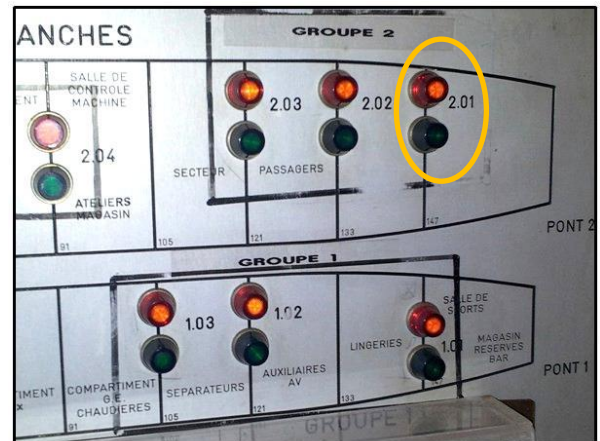
- à distance : depuis un tableautin situé à bâbord de la passerelle de navigation.

Si le mode distance est activé, la porte étanche se refermera quelle que soit sa position, sauf à être maintenue en mouvement par action en local sur une des poignées.

La manœuvre à distance est réalisée par l'officier de quart pont à la mer, par l'officier de garde à quai, suivant les procédures en vigueur ou sur ordre du second capitaine ou du commandant. Elle s'exécute en appuyant sur un bouton lumineux vert ou rouge (activation / désactivation du mode distance). Le voyant de ce bouton reste allumé sensiblement vingt secondes, le temps de la manœuvre.

Il n'existe pas de sécurisation de ces boutons d'une part, pas de visualisation permanente du mode dans lequel on se trouve, local ou distance d'autre part. Les seuls voyants témoins

sont ceux marquant l'état des portes, ouvertes ou fermées (voir ci-dessous).



Dans le cadre de l'évènement, la procédure « rôle de brume » avait été activée à 19h40, les portes étanches avaient donc été fermées. Bien que le rôle de brume était levé au moment de l'accident, les portes étanches étaient restées fermées et étaient en mode « à distance ».

Ce marin n'avait jamais manœuvré auparavant une porte étanche.

Il est à noter que la sonnerie qui retentit pendant la manœuvre de la porte est suffisamment forte pour interrompre le sommeil des membres d'équipage, ainsi que (en particulier sur ce navire) des passagers logés à proximité.

Il est avéré que la rapidité d'intervention de l'interprète tient à ce que celui-ci était réveillé et qu'il a immédiatement compris la cause des cris du blessé.

Procédures :

Le « rôle de brume » était levé. Bien que, réglementairement, « toutes les portes étanches à l'eau doivent être maintenues fermées pendant la navigation », l'usage était de laisser les portes étanches ouvertes dans cette zone sauf situation particulière de sécurité.

L'évacuation sanitaire :

Elle s'est déroulée dans les meilleures conditions de rapidité et d'efficacité, en parfaite coordination avec les autorités et les services compétents espagnols (MRCC Palma).

CONSÉQUENCES

Pour le blessé :

Le marin sera hospitalisé 11 jours puis son arrêt de travail courra jusqu'au 1^{er} janvier 2013.

16 mois après son accident, la sensibilité et le fonctionnement du muscle externe du quadriceps de la jambe accidentée n'étaient pas encore revenus à une situation normale.

Il a embarqué, depuis, à plusieurs reprises, sur le *MÉDITERRANÉE*.

Mesures prises par la SNCM :

Par le bord, instructions régulières sur les règles d'utilisation des portes étanches.

Mise à jour de l'analyse ISM et du DUP.

Tests et reprise du réglage des temps de manœuvre des portes étanches et contrôle chronométré tous les 15 jours.

Modification des panneaux d'affichage.



Nouveau panneau d'affichage expliquant le mode d'utilisation des PE

Modification de la consignation des boutons de fermeture à distance et de la signalisation de maintien de l'ordre de fermeture et protection des commandes par un capot.



Tableautin passerelle PE

Amélioration de la fiche de familiarisation des « nouveaux embarquants » sur le navire et intégration de l'instruction « portes étanches » dans le manuel interne de formation à la sécurité.

Amélioration de l'information aux passagers.

CONCLUSION

Bien que la réglementation (Article 221-II - 1/22 de la division 221) impose que « toutes les portes étanches à l'eau doivent être maintenues fermées pendant la navigation », ce qui est une disposition majeure relative à la sécurité du navire, l'usage était de laisser les portes étanches ouvertes dans cette zone.

Le marin trouvant une porte fermée sur son parcours l'a ouverte localement sans analyser la situation, c'est ce qui a conduit à l'accident.

ENSEIGNEMENTS

- 1- **2014-E-032** : Les marins nouvellement embarqués à bord des navires dont les emménagements sont situés en dessous du pont de franc-bord doivent être systématiquement formés à l'utilisation des portes étanches.
- 2- **2014-E-033** : Lorsque les portes étanches sont fermées par raison de sécurité, elles ne doivent pas être manipulées localement. Le cheminement d'un compartiment à l'autre doit être effectué par les escaliers, via le pont de franc-bord.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - Télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411