

Dix ans de prévention des risques professionnels dans le secteur maritime à la pêche en Bretagne et Pays de la Loire

2006 - 2016



Comité Régional des Pêches
Maritimes et des Élevages
Marins de Bretagne



 **COREPEM**
Comité Régional des Pêches et des
Élevages Marins des Pays de Loire



DIRECTION INTERRÉGIONALE
DE LA MER
NORD ATLANTIQUE
MANCHE OUEST



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

PRÉAMBULE	5
1- La prise en compte des risques professionnels maritimes	6
1.1- Le rappel d'une obligation réglementaire	6
1.2- La PRPM prise en compte par les organisations professionnelles	7
1.3- La PRPM suivie par des services de tutelle qui se réorganisent	7
1.4- L'état des lieux concernant les ATM	8
1.4.1- À partir de la production du BEAmer.....	8
1.4.2- L'accidentologie.....	10
1.4.3- L'existence d'une jurisprudence pénale.....	11
1.4.4- L'éclairage d'une étude extérieure	12
1.4.5- Une volonté de mettre en place des actions concertées	12
2- Des actions de prévention bâties autour de thèmes fédérateurs	13
La mise en place d'une politique de prévention	13
2.1- L'évaluation des risques	13
2.1.1- Sur le flotteur.....	14
2.1.2- Au travers du DUP	15
2.1.3- Via la création d'un réseau d'acteurs	16
2.1.4- Par la prise en compte progressive de la prévention par les professionnels.....	17
2.2- Des actions d'amélioration de la sécurité au flotteur portée par la Région Pays de la Loire	18
2.3- Les VFI	19
2.4- Les EPI autres que les VFI	22
Les actions de prévention portées par la Région Bretagne	22
Les actions de contrôle de l'IT	22
2.5- En matière de soins, le concept Dota-B	22
2.6- Les addictions	23
2.7- La formation à la sécurité	24
La formation professionnelle maritime	26
3- Des actions de communication et de sensibilisation	27
3.1- Actions menées par les instances professionnelles	27
3.1.1- Les journées sécurité	27
3.1.2- Les journées de rencontres.....	27
3.2- Actions menées par les services de l'administration	28
3.2.1- Par l'administration elle-même.....	28
3.2.2- La première rencontre avec les professionnels à la pêche en 2014.....	28
3.3- Les autres acteurs	29
3.3.1- La production de l'IMP	29
3.3.2- Les rencontres sur la dimension humaine de la sécurité maritime.....	29
3.3.3- Les journées de l'Observatoire des droits des marins.....	29
4- Des pistes à explorer	29
5- Conclusion	32
Glossaire	33
Remerciements	35

Le présent document retrace, au travers des actions collectives et/ou individuelles de prévention des risques professionnels maritimes (PRPM)¹ qui ont été réalisées au cours de la dernière décennie dans le secteur des pêches maritimes sur la façade maritime Nord Atlantique-Manche Ouest (Interrégion Bretagne - Pays de la Loire), une profonde évolution de la prise en compte de ces risques, grâce à la contribution de l'ensemble des acteurs mobilisés.

Ce travail – une première présentée à cette échelle –, est le résultat d'une étroite coopération entre des représentants d'organisations institutionnelles de la pêche, de services des administrations de tutelle et de collectivités territoriales, ainsi que d'organismes directement concernés par les questions de prévention et d'accompagnement social des marins.

Cette démarche singulière s'inscrit dans l'action pérenne du réseau d'acteurs de la prévention animé par les directions des DIRECCTE² de Bretagne, des Pays de la Loire et de la DIRM NAMO.

En rappelant ainsi le travail accompli tant par les professionnels que par les différents acteurs de la prévention depuis 2006, les contributeurs de ce document souhaitent rappeler les éléments de contexte dans lesquels s'inscrit cette dynamique.

Ce rapport n'a pas pour ambition d'aborder l'ensemble des questions auxquelles est confronté le secteur de la pêche professionnelle, d'autant que pour certaines, les causes dépassent largement le cadre de l'interrégion et du secteur concerné. La question des addictions par exemple peut être fortement liée aux comportements sociaux.

La DSN est une réforme majeure pour la PRPM :

- Elle réinterrogera l'ENIM sur son rôle en matière de PRPM ;
- la responsabilisation des armateurs sera accentuée ;
- une nouvelle politique de contrôles sera bâtie entre professionnels et administrations.

En outre, ces réformes seront mises en œuvre, à terme, via des outils dématérialisés (portails : "marin"³, "armateurs") ; cela entraînera une moins grande « proximité » entre employeurs et administrations de tutelle et de contrôle.

Enfin, la présentation de ce panel d'actions de prévention conduit à proposer des pistes à explorer dans le cadre de futurs partenariats.

Le document a donc vocation à servir tant aux professionnels de la pêche qu'aux administrations de tutelle pour relever les nombreux défis à venir.

Ainsi, tout en constatant une diminution du nombre d'accidents du travail maritime depuis ces dernières années dans ce secteur fortement accidentogène, résultat significatif de l'amorce d'un changement de comportement, on ne peut ignorer le fait que les efforts accomplis sont réalisés sur une flottille de pêche vieillissante.

En effet, près des deux tiers de la flottille, essentiellement armée à la petite pêche, ont plus de 20 ans. Il convient également de rappeler que sur la période considérée le nombre d'unités est en constante diminution bien qu'elles représentent près de 40 % du nombre de navires de pêche armés en métropole.

De plus, force est de constater que la population de marins-pêcheurs identifiés dans l'interrégion – dont le nombre est globalement en baisse constante sur la même période –, est marquée par un vieillissement de plus en plus significatif.

Au-delà de ces facteurs « métier » bien connus, la prise en compte d'un nouvel élément de portée réglementaire doit dès à présent être appréhendée par la profession afin de réaliser ses obligations en matière de PRPM.

Ainsi, avec la mise en œuvre du décret portant sur le permis d'armement – à compter du 1^{er} janvier 2018 –, l'administration de la mer n'exercera plus de contrôle avant le départ du navire mais organisera des contrôles *a posteriori*. Il s'agit alors de simplifier les procédures, de clarifier les responsabilités de l'administration et des professionnels.

En parallèle, les déclarations sociales à effectuer auprès de l'ENIM seront traitées via une autre procédure : la déclaration sociale nominative (DSN).

¹: mentionnée « PRPM », dans ce qui suit.

²: Une liste d'abréviations et d'acronymes est proposée en fin de document

³: <https://portail-du-marin.din.developpement-durable.gouv.fr/pmr-site/accueil/index.html>

1- La prise en compte des risques professionnels maritimes

1.1- Le rappel d'une obligation réglementaire

Le secteur maritime se caractérise par des activités professionnelles qui coexistent sous un régime juridique spécial. Le code du travail s'y applique sauf textes particuliers, notamment le code des transports, justifié par la spécificité de l'activité de pêche professionnelle.

La dimension technique de la PRPM est un sujet bien connu du secteur. La dimension humaine et sociale de la sécurité va prendre davantage d'ampleur à partir de 2006 et devenir une préoccupation partagée par l'ensemble des acteurs.

À différents niveaux et sur différents axes, chacun, individuellement et/ou collectivement travaille afin d'optimiser la PRPM à la pêche.

Parallèlement, normes, jurisprudence et administrations évoluent, mettant au centre du dispositif le patron, tant en qualité de salarié que d'armateur.

D'autres acteurs de la sphère maritime et parmi eux, l'ENIM, les collectivités territoriales, voire les assureurs, ont une incidence sur les questions de santé et de sécurité.

L'évaluation *a priori* des risques constitue un des principaux leviers de progrès de la démarche de PRPM au sein de l'entreprise. Elle constitue un moyen essentiel de préserver la santé et la sécurité des travailleurs, sous la forme d'un diagnostic en amont – réalisé en principe de façon systématique – des facteurs de risques auxquels ils peuvent être exposés.

Introduite pour la première fois en droit français du travail, en 1991, l'évaluation des risques connaît une importante avancée, avec la parution du décret du 5 novembre 2001 portant création d'un document relatif à l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs : le document unique.

L'obligation de transcrire dans un document les résultats de l'évaluation des risques représente la première étape de la démarche générale de prévention qui incombe à l'employeur. Mais cette formalisation doit aussi contribuer au dialogue social au sein de l'entreprise, sur l'évaluation elle-même, et au-delà, sur la conception et la réalisation des mesures de prévention qui devront, en tant que de besoin, faire suite à cette évaluation.

Dans le secteur maritime, c'est le décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la PRPM et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports, qui renforce le rôle du document unique.

L'article 7 dispose qu' « un exemplaire du document unique de prévention [DUP], établi et mis à jour conformément à l'article R. 230-1 du code du travail, est détenu à bord de chaque navire. Ce document peut à tout moment être consulté par le membre de l'équipage chargé de la prévention des risques professionnels, par les (ou le) délégués de bord prévus par le décret 78-389 du 17 mars 1978 et par les personnes mentionnées au quatrième alinéa de l'article R. 230-1 du code du travail. Il est également tenu, sur leur demande, à disposition des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels, des inspecteurs et contrôleurs du travail maritime et des médecins du service de santé des gens de mer. »

En 2006, la Direction des affaires maritimes (DAM) diffuse une instruction afin que l'évaluation des risques soit prise en compte par ses services (instruction DAM/GM n° 2006-001 du 19 septembre 2006 (DUP) dans les entreprises d'armement maritime).

Dans le même temps se met en place le premier service régional d'inspection du travail maritime breton avec un Inspecteur du travail maritime (ITM), issu du régime général, et un contrôleur du travail des affaires maritimes.

1.2- La PRPM prise en compte par les organisations professionnelles

Depuis toujours les armateurs et leurs équipages, quelle que soit la pêche pratiquée ont été conscients de la dangerosité de leur métier et ont essayé souvent individuellement de mettre en place une politique de prévention des accidents dans un milieu où la culture de prévention peut être tabou.

Lors de la création des comités locaux, régionaux et national des pêches (ordonnance du 14 août 1945), les acteurs de la profession se sont responsabilisés en mettant en place dans certains comités locaux des groupes de travail ou des commissions de sécurité.

Il était facile de toucher l'ensemble de la profession, car ces instances étant paritaires, équipages et armateurs étaient rassemblés ; certains de ces élus sont présents au sein des commissions régionales de sécurité (CRS), au conseil supérieur des gens de mer (CSGM) et dans d'autres formations.

En janvier 2012, suite à la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010, les comités locaux fusionnent pour être regroupés en comités départementaux des pêches maritimes et des élevages marins.

La Bretagne compte désormais quatre comités départementaux et un comité régional.

Pour améliorer leur politique de prévention des risques d'accidents, les CDPMEM et le CRPMEM de Bretagne nomment un référent formation et sécurité, M. Patrick Andro.

En Pays de la Loire, le choix est fait de disposer d'un comité régional et également de préserver des antennes locales.

1.3- La PRPM suivie par des services de tutelle qui se réorganisent

À partir de 2007, l'ITM de Bretagne organise des rencontres réunissant les principaux acteurs institutionnels de la prévention des risques professionnels en Bretagne :

- les centres de sécurité des navires (CSN),
- les directions départementales des affaires maritimes (DDAM),
- l'Institut Maritime de Prévention (IMP),
- les lycées professionnels maritimes (LPM),
- le service de santé des gens de mer (SSGM),
- le service social maritime (SSM),
- des invités plus ponctuels comme le CROSS Étel, la SPP-Pêche Cultures Marines, (ex-FAF pêche⁴), l'ENIM, etc.
- L'ITM des Pays de la Loire y est également invité.

Cette initiative est amenée à évoluer pour tenir compte de la réorganisation progressive des services de tutelle de l'État.

⁴: intégrée depuis la réforme des OPCA à l'AGEFOS-PME

En effet, les DRAM et les DDAM disparaissent au profit des DIRM et des DDTM-DML sous l'autorité des préfets. Quant à la DRTEFP à partir de 2009, elle devient la DIRECCTE et les DDTEFP, deviennent des directions d'unités départementales (DUD).

Ces réorganisations entraînent la disparition de l'ITM. De 2010 à 2014, la DIRECCTE Bretagne se dote de deux sections interdépartementales compétentes sur le secteur maritime avec deux inspecteurs du travail du secteur maritime.

L'ITM de Rennes occupe également la fonction de référent maritime régional et devient membre de la CRS, passant de membre expert à membre nommé. À un niveau plus global, ce changement est introduit lors de la refonte du décret n° 84-810 par le décret n° 2012-161 du 30 janvier 2012.

Ainsi, par le biais d'une évolution réglementaire, le représentant de l'IT intègre officiellement cette commission administrative à caractère consultatif placée auprès du DIRM. En Pays de la Loire, la DIRECCTE choisit de réunir la compétence maritime sur quelques sections d'inspection seulement : en Vendée et à Saint-Nazaire. Un référent maritime régional est nommé et les agents de contrôle se forment.

Ainsi des « produits » émanent de ces échanges tels que :

- l'agrégateur de liens « 20 000 liens sur la mer »⁵, dont l'initiative et le suivi sont dus aux documentalistes de la DIRECCTE Pays de la Loire, a une portée nationale⁶. On y trouve des onglets thématiques (dont réglementation, santé-sécurité, EMR, acteurs maritimes...)
- un annuaire des acteurs au service de la prévention
- un outil de diagnostic partagé des navires à risques graves, etc.

1.4- L'état des lieux concernant les ATM

1.4.1- À partir de la production du BEAmer

Les recommandations émises par le BEAmer dans ses rapports d'enquête technique qui sont rendus publics, ainsi que ses diverses analyses et études servent – et doivent servir – de source de réflexion à toute la communauté maritime.

À titre d'exemple, en 2012, quatre enquêtes techniques après accident corporel ont donné lieu à un rapport incluant des recommandations :

- un accident du travail sur un chalutier en action de pêche, dans le nord-ouest de L'Écosse (une victime),
- un accident du travail sur un thonier-senneur en action de pêche au large des Seychelles (une victime),
- un accident suite à une déferlante à bord d'un fileyeur au mouillage aux abords d'Hourtin avec dégâts au navire (un blessé grave),
- une chute à la mer d'un caseyeur en pêche au large de Chemoulin (une victime).

⁵ : <http://www.netvibes.com/docpdl#Actualites>

⁶ : <http://www.netvibes.com/docpdl#EMR>

On soulignera également le décès d'un plongeur lors de son intervention pour désengager l'hélice d'un fileyeur pris dans ses filets en baie de La Baule.

La directive 2009/18/CE du Parlement européen et du conseil du 23 avril 2009, qui établit les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (incluant la pêche), a été transposée en droit interne et par le décret n° 2012-668 du 4 mai 2012. Cette directive fait référence au code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer de l'OMI de 1997, refondu en 2008 donnant obligation aux bureaux d'enquête des États membres :

- d'enquêter après un accident de mer très grave ou de justifier la non ouverture éventuelle d'une enquête ;
- de renseigner une base de données européenne sur les accidents de mer ou événements de mer mais également lors d'accidents corporels survenus dans le cadre de la profession de marin.

Le Code de l'OMI classe ces accidents professionnels, selon leur gravité, en quatre catégories :

- l'accident professionnel très grave lorsqu'il y a décès de la personne dans une période inférieure à un mois par rapport à la date de l'accident ;
- l'accident professionnel grave lorsqu'un arrêt de travail de plus de 72 heures est prononcé dans un délai inférieur à sept jours par rapport à la date de l'accident ou dans le cas d'une hospitalisation de plus de 24 heures ;
- l'accident professionnel moins grave qui résulte d'un arrêt de travail de moins de 72 heures prononcé dans un délai inférieur à sept jours par rapport à la date de l'accident ;
- l'incident professionnel dans les autres situations.

Depuis le 1^{er} janvier 2013, le *BEAmer*⁷ ouvre donc systématiquement un dossier pour chaque accident professionnel dont il a connaissance (navires battant pavillon français ou accidents ou incidents qui surviennent dans les eaux territoriales ou intérieures quel que soit le pavillon) qui peut donner lieu, selon les informations recueillies, à l'ouverture d'une enquête technique.

Trois familles d'accidents corporels semblent récurrentes et mériteraient une attention de la part de l'ensemble des acteurs concernés :

- glissade, mouvement de plate-forme, chute, franchissement de seuil, descente d'échelle (30 %) ;
- opération du train de pêche, manipulation du matériel de pêche (25 %) ;
- faux mouvement, déplacement ou soulèvement de matériel et poids divers (20 %).

Il convient de rappeler que le *BEAmer* a publié une étude sur le risque de chute à la mer à bord des fileyeurs au moment du filage de l'engin de pêche en partenariat avec l'IMP et les organisations professionnelles. Diffusée aux professionnels, la plaquette est en ligne sur son site internet⁸.

Enfin, des recommandations émises par le *BEAmer* au travers de ses rapports d'enquête technique : certaines peuvent conduire à des modifications réglementaires, d'autres peuvent être relayées par le référent désormais institué au sein des comités régionaux des pêches.

⁷: <http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/>

⁸: http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Plaquette_fileyeurs_2015.pdf

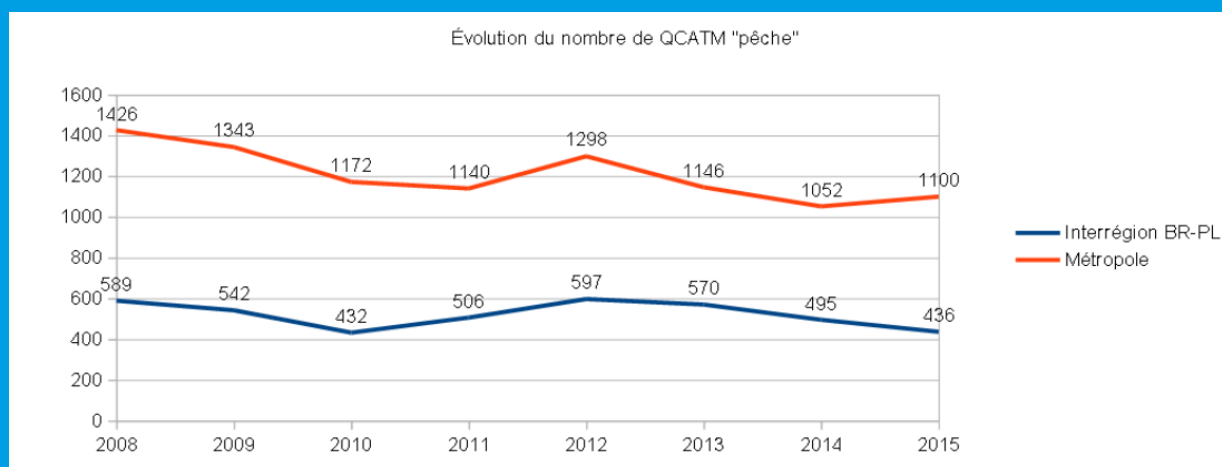
1.4.2- L'accidentologie

L'état des lieux initial et partagé met en évidence une importante accidentologie, de nombreux risques non pris en compte, l'absence d'évaluation des risques et de formation à la sécurité au sens du code du travail⁹.

Les données suivantes présentent l'évolution du nombre d'accidents du travail maritime (ATM) et de décès sur une partie de la période écoulée :

Secteur de la pêche professionnelle	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
QCATM ¹⁰ , régions Bretagne et Pays de la Loire	589	542	432	506	597	570	495	436
QCATM en métropole	1 426	1 343	1 172	1 140	1 298	1 146	1 052	1 100
Ratio QCATM, interrégion/métropole	41,3 %	40,3 %	36,8 %	44,3 %	46,0 %	49,7 %	47,0 %	39,6 %
Décès en métropole	14	2	9	4	14	4	5	6

Source IMP



Source IMP/2017

En 2015, comme en 2014, sept décès consécutifs à des ATM ont été recensés, dont six à la pêche. Cela représente un indice de mortalité (IM) de 0,52 (nombre/ETP).

Selon la CNAMTS, 137 décès consécutifs à des accidents du travail ont été recensés dans le secteur du BTP en 2014 pour 1 632 469 salariés. Le BTP reste le secteur d'activité terrestre le plus dangereux avec un IM 2014 de 0,084.

Il est toutefois près de 6 fois inférieur au maritime. Ces chiffres doivent être pris avec précaution, car les résultats obtenus pour le secteur maritime sont sujets à des variations annuelles importantes du fait de la petite population de référence.

Dans le cadre de son partenariat avec l'ENIM, l'IMP traite et analyse les statistiques sur les circonstances des accidents du travail maritime à partir des QCATM dont il est destinataire.

Ainsi, grâce à sa base de données, l'IMP produit des statistiques visant à orienter les actions de PRPM. Chaque année, un bilan est présenté à l'occasion de la « rencontre sur la dimension humaine de la sécurité maritime » que l'IMP organise pour le compte de la Région Bretagne depuis dix ans (voir plus loin).

En Bretagne, l'indice de fréquence (IF) des accidents à la pêche reste supérieur à celui du reste de la métropole. Après une baisse importante entre la fin des années 1990 et 2000, on constate une relative stagnation depuis 2010.

Le genre de navigation le plus touché est la pêche au large (+ de 40 % des ATM), du fait qu'un grand nombre de marins inscrits dans l'interrégion pratiquent ce genre de navigation.

⁹: À cette époque la faute inexcusable n'est pas reconnue par le juge (cf. § 1.4.3)

¹⁰: <https://www.institutmarimedeprevention.fr/2016/05/les-qcatm-questionnaire-sur-les-circonstances-des-accidents-du-travail-maritime-font-peau-neuve/>

D'une manière générale, sur dix ans, on note peu d'évolution dans les circonstances sur les accidents du travail maritime. La baisse des ATM n'est pas ciblée et s'applique à la majorité des circonstances de manière homogène ce qui permet d'étayer l'hypothèse du développement d'une culture de la PRPM dans le secteur de la pêche ces dernières années.

Le volet préventif extrêmement développé par le travail des deux régions est consolidé par les juges qui actionnent les leviers de la réglementation.

1.4.3- L'existence d'une jurisprudence pénale

Les positions de la jurisprudence sociale et pénale ont une incidence directe sur ces questions de santé et de sécurité au travail dans le secteur maritime d'autant que la circulaire DAM/GM du 19 septembre 2006 précise que l'élaboration du DUP relève de l'entière responsabilité de l'armateur. La faute inexcusable a été reconnue dans le secteur maritime par la voie jurisprudentielle avant d'intégrer la réglementation.

Le Conseil constitutionnel a été saisi en 2011 par la Cour de cassation par la voie de la question prioritaire de constitutionnalité.

En effet, la Cour de cassation dans tous ses arrêts considérait que les marins ne pouvaient bénéficier de la reconnaissance de la faute inexcusable.

L'épouse d'un marin décédé contestait cette position.

Le Conseil constitutionnel lui donne raison et donne au marin la possibilité de saisir le tribunal des affaires de sécurité sociale pour faire reconnaître la faute inexcusable de l'employeur.

Pour le CRPMEM Bretagne, cette jurisprudence a eu un impact significatif : *«La faute inexcusable est un élément qui a changé la donne et cela a suscité une prise en compte des responsabilités permettant de relancer une dynamique».*

En Ille-et-Vilaine, l'IT et la DDTM-DML ont présenté localement cette évolution qui avait suscité quelques réactions aujourd'hui apaisées.

La jurisprudence concernant la responsabilité pénale de l'entreprise explicite le cadre des obligations de l'armateur.

La Cour de cassation a ainsi rendu ces dernières années plusieurs arrêts en chambre criminelle avec pour origine la verbalisation par les ITM de Bretagne dans certaines affaires :

- Arrêt du 25 juin 2013 (n° 11-88037) suite à l'explosion d'un pulvérisateur, un matelot a été victime d'un grave accident du travail. Il y est fait état en particulier de l'absence de DUP et que la délégation générale en matière d'hygiène et de sécurité du capitaine d'un navire ne décharge pas l'armateur de sa responsabilité pénale. L'armateur a été condamné à une amende de 5 000 euros avec sursis et 1 500 euros de dommages et intérêts.
- Arrêt du 25 mars 2014 (n° 13-83002) suite à la noyade d'un matelot, le juge a considéré les infractions, eu égard aux circonstances *« ...en ne veillant pas personnellement à ce que les salariés se munissent de façon continue de cet équipement (le VFI), ni à ce qu'ils portent une tenue compatible avec les impératifs de sécurité ».* Pour le juge, ces faits constituent une faute caractérisée d'une particulière gravité. L'armateur est condamné à un an d'emprisonnement avec sursis et à des intérêts civils.
- Arrêt du 23 juin 2015 (n° 13-86922) suite à la noyade de deux marins (un des marins ayant sauté pour sauver son collègue). Aucun marin ne portait de VFI. La Cour condamne l'armateur et le capitaine sur la base de l'absence de formation pratique et appropriée en matière de sécurité. L'armateur a été condamné en particulier à une amende de 130 000 euros et à des mesures de publicité et de dommages et intérêts.
- Arrêt du 8 septembre 2015 (n° 13-87410) suite à un naufrage ayant pour conséquence la noyade de deux marins. Les juges ont pris en compte la responsabilité de l'armateur et relaxé le capitaine :

« ... la délégation générale en matière d'hygiène et de sécurité du capitaine d'un navire ne décharge pas l'armateur de la responsabilité pénale qu'il encourt personnellement pour des actes et abstentions fautifs lui étant imputables et entretenant un lien de causalité avec les dommages ». Dans les éléments rapportés, on relève : la rupture de la ligne de mouillage la veille remplacée par un équipement provenant d'un autre navire (par vol) et qui a entraîné l'échouement du navire sur les brisants, un problème de veille, d'alarmes sonores inactives... « L'employeur se devait de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité et la protection de la santé de ses marins pêcheurs préalablement à leur embarquement, de conduire les actions d'information et de prévention des risques professionnels, de s'assurer personnellement de la mise en place d'une organisation ou de moyens adaptés à la prévention de tels risques et de donner toutes les instructions utiles, notamment à son capitaine afin de les combattre. » Il est pris en compte que le capitaine en était dans cette fonction à son premier contrat d'engagement maritime. L'armateur a été condamné à 6 mois de prison avec sursis et à une amende délictuelle de 2 000 euros.

Suite à l'accident d'un navire du Guilvinec (deux personnes disparues sans VFI en février 2010 pourtant le navire était équipé de ces EPI), après une réunion au CLPM du quartier d'armement avec les acteurs locaux, il est décidé avec la collaboration de la DDTM-DML et la DIRECCTE de faire une fiche récapitulatif obligations et devoirs de chacun : matelots, patrons et armements en mentionnant aussi les sanctions qui peuvent résulter en cas de manquement.

De la même manière, un accident grave concernant à nouveau un pulvérisateur ayant entraîné la perte d'un œil et d'un bras d'un patron-armateur a eu pour conséquence la mise en place d'une formation coorganisée entre l'IMP, le comité des pêches et le SSGM. La formation dispensée à Saint-Malo a été très suivie et appréciée. Cette formation n'a, à ce jour, plus eu d'écho alors qu'elle est appropriée et gratuite.

La PRPM nécessite de la part de l'ensemble des acteurs un patient travail de pédagogie, de rappels et parfois de procédures judiciaires.

1.4.4- L'éclairage d'une étude extérieure

Le besoin de mieux connaître l'accidentologie à la pêche¹¹ pour agir de manière plus efficace en profondeur se traduit par la commande de la DIRECCTE Bretagne, auprès de la sociologue Véronique Daubas-Letourneux de deux enquêtes, la première quantitative, la seconde qualitative. Le travail de terrain contribue à rendre visible de manière fine l'accidentologie et son histoire réelle. Ces rapports sont accessibles notamment sur le site de la DIRECCTE Bretagne¹².

Dans son rapport qualitatif de 2013, la sociologue précise notamment au bilan :

« À côté des chiffres et des taux d'accidents alarmants, les témoignages apportés par les marins sont venus rappeler que les atteintes à la santé, d'origine professionnelle (accidents du travail, maladies professionnelles, inaptitude définitive) sont inscrites dans des rapports sociaux qui montrent qu'au-delà de l'image fataliste d'un "métier dangereux", il importe de questionner les conditions de travail et d'organisation du travail qui peuvent encourager des prises de risque ou des dénis du risque, en particulier à la pêche... le champ de l'enquête exclut les accidents du travail maritimes mortels ... »

1.4.5- Une volonté de mettre en place des actions concertées

La DIRM et les deux DIRECCTE ont élaboré une grille de diagnostic partagé concernant les situations graves qui pourraient entraîner un accident imminent. La création de cet outil traduit une volonté collective d'organiser un échange d'informations entre les services (CSN, DDTM-DML, IT et MGM...).

¹¹: Ce rapport concerne également le secteur de la conchyliculture

¹²: <http://bretagne.direccte.gouv.fr/etude-sociologique-secteur-peche-et-cultures-marines>

Cette démarche vise également à accompagner un armateur qui, sur la base du volontariat, souhaite être aidé de l'IMP et du SSM en vue d'agir en amont sur un navire pour lesquels des difficultés ont été identifiées en matière de risques professionnels.



2- Des actions de prévention bâties autour des thèmes fédérateurs

La mise en place d'une politique de prévention

2.1- L'évaluation des risques

Par son caractère obligatoire, le DUP constitue l'élément déclencheur de la mise en place du travail collectif au sein des services de l'administration. En effet, la politique de prévention se décline et se construit progressivement de manière de plus en plus concertée, comme cela a été précisé dans la partie 1-3 de ce rapport.



Cette initiative est ainsi mise en œuvre dans un premier temps en région Bretagne puis dans l'interrégion, par le biais de réunions d'échange.

Cette politique se bâtit notamment via la mise en œuvre d'actions thématiques (institutionnelles, individuelles et/ou collectives) axées sur l'évaluation des risques, le VFI, les EPI, les addictions, la formation à la sécurité, les accidents, etc.

Elle évolue au cours de ces dix dernières années avec des structures qui se transforment mais poursuivent dans un nouveau cadre la démarche collaborative engagée dans l'intérêt de la prévention.

2.1.1- Sur le flotteur

À partir de 2007, l'engagement des acteurs (le navire en tant que flotteur faisant l'objet d'une attention forte depuis toujours de la part de l'administration maritime) prend son essor par la synergie des différentes actions de terrain pour une véritable mise en place de l'évaluation des risques prenant en compte l'homme au travail.

Si le principe de prévention est connu depuis longtemps, il l'est surtout pour ce qui concerne les mesures à mettre en œuvre dans le cadre de la conception, la construction et l'exploitation du navire ; autrement dit en matière de sécurité du « flotteur ».

Les dispositions requises en fonction du type de navire, de sa configuration et des conditions d'exploitation envisagées sont précisées par le décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution¹³ et son arrêté du 23 novembre 1987.

En matière de conception et de construction du navire, les commissions d'études – voire au niveau des chefs de CSN lorsque l'examen des plans et documents du navire relève de leur compétence – jouent un rôle important¹⁴ dans l'application de la loi¹⁵.

En effet, les commissions précitées sont sollicitées lors de la construction ou de la refonte d'un navire, ou avant sa francisation lorsque ce dernier est acheté à l'étranger, pour un examen documentaire des dispositions techniques envisagées par l'armateur et en principe avant exécution.



Les règles de conception et de construction des navires se sont enrichies au cours des années 2000, des mesures de prévention particulières visant à protéger les travailleurs embarqués contre certaines nuisances physiques telles les vibrations mécaniques et le bruit¹⁶.

Les progrès en matière de confort et de bien-être à bord contribuent également à un environnement de travail plus sécurisé, car les techniques et les problématiques liées à l'environnement du milieu de travail ont fortement évolué ces dernières années. Ces progrès sont mis en œuvre le plus souvent à la construction de navires neufs.

Si l'introduction de ces nouvelles dispositions dans la réglementation constitue une avancée en matière de prévention, leur mise en œuvre dans la conception et la construction de navires neufs notamment n'est pas sans poser de difficultés d'appréciation, car le respect des seuils prescrits dépend directement de l'organisation du travail à bord et du port éventuel de protections individuelles.

¹³: Le libellé de ce décret a changé depuis le 09 décembre 2016 (cf. décret n° 2016-1693) : « décret [...] relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ».

¹⁴: L'existence de ces commissions d'étude est périodiquement réaffirmée depuis le décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 modifié. Ce dernier a été en partie intégré dans le code des relations entre le public et l'administration.

¹⁵: Il s'agit alors de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution. Cette loi a été abrogée le 1^{er} décembre 2010 par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, portant sur la création du code des transports (partie législative).

¹⁶: Cf. respectivement les décrets n° 2005-748 du 4 juillet 2005 et 2006-1044 du 23 août 2006.

En matière de PRPM sur le flotteur, des évolutions significatives ont progressivement été introduites dans la réglementation applicable aux navires de pêche notamment. On retiendra en particulier la création d'une division spécifique aux navires de pêche du type aquacole (introduite par l'arrêté ministériel du 9 mai 2011) ; de nouvelles exigences en matière de prévention de l'envahissement¹⁷ ; l'introduction de nouveaux critères de stabilité pour les navires de pêche de moins de 12 mètres¹⁸ ; l'instauration d'un régime de calcul de la périodicité maximale du permis de navigation en fonction de critères d'évaluation¹⁹ ; enfin la mise en place de contrôles périodiques du déplacement léger de navires de pêche existants du segment 12-24 mètres²⁰.

En parallèle, les CSN sont dotés depuis 2008 d'une application de gestion des inspections des Navires par l'Administration (GINA) visant à harmoniser l'enregistrement des résultats de contrôles effectués par les ISNPRPM lors de leurs visites²¹ et partager les données d'un dossier navire au niveau national.

2.1.2- Au travers du DUP

En 2007, les premiers constats partagés du groupe de travail (DRAM) faisaient état de l'absence de document et lorsqu'il y avait des DUP, ils étaient copiés/collés, rudimentaires, ce qui s'expliquait notamment par des difficultés de compréhension, d'une prise en compte insuffisante de l'importance de la démarche et d'avoir à formaliser la question du risque professionnel.

Aujourd'hui, grâce au travail de fond mené par les différents acteurs, beaucoup d'armements ont nettement amélioré leur DUP. Néanmoins, certains d'entre eux demeurent perfectibles.

À ce titre, depuis 2007, les contrôles de l'inspection du travail donnent lieu systématiquement au rappel des obligations en matière de prévention et les agents invitent les entreprises à se rapprocher de l'IMP et des comités des pêches. Cette démarche a permis à l'IMP d'intervenir dans bon nombre d'armements



Des exemples concomitants de démarches initiales méritent d'être rappelés.

En Bretagne, un partenariat avec l'ancienne Association régionale des coopératives maritimes (ARECOM) et l'IMP a abouti à la mise en place d'un guide méthodologique d'aide à la rédaction du DUP, diffusé par les organisations professionnelles.

En parallèle à cette première initiative, ce guide a également été utilisé en Pays de la Loire par les organisations professionnelles.

Par ailleurs, de 2006 à 2010, la DRAM, le COREPEM Pays de la Loire et le LPM de Nantes bâtissent une méthode commune pour aider à la rédaction du document unique, adaptée à chaque flottille, en s'appuyant sur le travail de l'IMP.

¹⁷: Cf. AM du 27/04/2006.

¹⁸: Cf. AM du 15 décembre 2014 [NOR :DEVT 1427851A]

¹⁹: Cf. AM du 7 décembre 2012 [NOR :TRAT1239372A] pour les moins de 12 mètres puis AM du 20 juillet 2015 [NOR :DEVT1514177A] pour le segment 12-24 mètres

²⁰: Cf. AM du 23 décembre 2015 [NOR :DEVT 1528777A]

²¹: Visites spéciales, de mise en service, périodiques voire inopinées.

Ainsi, dans chaque port, deux navires testent la méthode, des groupes sont organisés pour confronter les expériences et rédiger le DUP.

Avec la collaboration des différents comités locaux des pêches et du GPAT, les flottilles adhèrent progressivement au dispositif.

Plus récemment, de 2014 à 2016, la DIRECCTE Bretagne, sur initiative de l'unité de contrôle maritime du Sud-Finistère qui assurait un suivi technique, a permis la mise en place et l'utilisation, par un accompagnement financier conséquent, de la tablette numérique « Kogus » développée par l'association MAILLAGE²².

Cette action a conduit à développer une démarche participative faisant intervenir l'IT, la DDTM-DML, le LPM, AGEFOS PME..., pour accompagner l'armateur – via le salarié de l'association –, dans sa mise en œuvre de l'évaluation des risques, sa mise à jour, la formation à la sécurité et la simplification administrative.

2.1.3- Via la création d'un réseau d'acteurs

En Bretagne, le groupe de travail oriente sa démarche sur la question des risques professionnels que la DRAM est chargée de coordonner, en application des dispositions du décret n° 99-489 du 7 juin 1999 qui précise que le CSN est un service régional spécialisé en matière de PRPM. Dans la mise en œuvre de leurs actions de contrôle, les ISNPRPM, contribuent ainsi à la PRPM, à l'amélioration des conditions de travail, d'hygiène et de vie des marins à bord des navires.²³

Les échanges, dans le cadre du groupe de travail constitué, contribuent à créer un réseau qui va se consolider, se structurer entre les acteurs chargés de la PRPM et constituer un modèle intégré d'actions autour des thèmes identifiés.

La prise en compte de l'obligation d'évaluer les risques s'organise par l'investissement sur le terrain des différents acteurs :

- À partir de 2007, les comités locaux des pêches, associant l'IMP, l'ITM, le FAF-Pêche, etc. organisent des réunions de présentation et d'explication de la démarche d'évaluation des risques.
- Les ISNPRPM et le cas échéant les MGM, au travers des visites de navires, expliquent les règles et génèrent également la production d'écrits. Lors des contrôles périodiques les CSN vérifient l'existence du document. Les membres du SSGM s'assurent également des conditions d'hygiène et d'habitabilité et vérifient la dotation médicale des navires.

Ce « classeur de bord » numérique regroupe l'ensemble des documents obligatoires de chaque navire au travers d'un espace sécurisé et des données partagées par l'ensemble des adhérents.

Tout marin peut ainsi consulter en mode connecté à quai – ou hors connexion en mer – le DUP du navire et l'aide à son actualisation, le permis de navigation, le certificat de franc-bord, les licences de pêche, ainsi que d'autres documents relatifs à la sécurité et à caractère plus général (fiches sécurité de produits chimiques, guides portant sur les gestes de premiers secours, rapports d'enquête du BEAmer, etc.)

Des actions de sensibilisation, aux spécificités du secteur maritime, sont mises en œuvre au sein des services de l'inspection du travail.

The image shows a digital form titled 'DOCUMENT UNIQUE D'ÉVALUATION DES RISQUES PROFESSIONNELS' for 'NAVIRE 1'. The form is organized into several sections:

- UNITE DE TRAVAIL:** MANÈVRES D'ACCOSTAGE/APPAREILLAGE, MOILLAGE ET REMORQUAGE
- PHASE DE TRAVAIL:** AMARRAGE / DÉMARRAGE
- DANGER:** Frotté, fouché, coincé, étreint par
- DESCRIPTION DE LA SITUATION DANGEREUSE:** Du matériel en mouvement d'un amarrage mal exécuté pourrait retomber à une hauteur d'homme et blesser un marin du bord.
- Effectif exposé:** A checklist with items like Capitaine, Second capitaine, Lieutenant, Bousso, Matelots, Chef mécanicien, Second mécanicien, Quartier mécanicien, and Quiniller.
- Gravité potentielle:** Dramatique, Fréquence: Mensuelle.
- Effets sur la santé:** Partiellement satisfaisant.
- Gravité:** 2, **Probabilité:** 2, **NIVEAU DE RISQUE:** 2.2, **ACTION A MENER:** (highlighted in orange).
- Propositions d'améliorations:** Effectuer un manège sur le pont pour signaler les zones à risque sur les plans de manœuvres.
- Accidents d'équipements:** 05/07/2012 - NAVIRE 1 - Un marin fouché par une roue lors d'un élargissement de route.

²²: <http://maillage-kogus.com/>

²³: On notera que ces missions s'inscrivent depuis cette date dans la désignation même de ces agents qui sont dorénavant dénommés « inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes » (cf. article 5§III du décret n° 99-489 modifié).

2.1.4- Par la prise en compte progressive de la prévention par les professionnels

L'évaluation des risques s'effectuait au début de l'année 2007 par les professionnels de manière formelle par la production de documents types qui l'emportait sur la prise en compte réelle du risque.

En parallèle, les contrôles de l'ITM, auxquels les entreprises maritimes n'étaient pas habituées, ont permis de rappeler les obligations réglementaires.

Pour répondre également aux besoins exprimés par certains professionnels, l'ITM a mis en place un outil d'aide à la création du DUP. Cet outil était principalement destiné à la pêche artisanale.

Suite à des accidents, l'IT a également élaboré une grille d'aide à leur analyse et joint ce document aux courriers adressés aux entreprises concernées afin d'avoir des explications précises sur ce qui s'était passé et pour les aider dans leur démarche.

Enfin, les premières fiches d'information à destination des professionnels ont été produites, notamment sur le document d'évaluation des risques ; ce travail d'information s'est développé par la suite à partir d'une collaboration entre les services des DIRECCTEs et de la DIRM, aboutissant à l'établissement de fiches sous double timbre.

Pour les professionnels, aujourd'hui, le message est le suivant : *« vous devez avoir un document qui reflète la réalité des risques au travail ».*

Et les comités des pêches interviennent en amont. Par exemple à Saint-Malo, son représentant local précise : *« J'invite l'entreprise, dans le cadre de la première installation, à prendre contact tout de suite avec l'IMP qui intervient gratuitement dans le cadre de la convention avec l'ENIM et la Région Bretagne. C'est une information qui devrait être connue des professionnels. »*

Le conseil régional de Bretagne, qui participe au financement de l'IMP, co-construit une feuille de route annuelle, assortie d'un bilan régional annuel réunissant les différents acteurs de la prévention. La convention prévoit trois axes de travail :

- Renforcer les actions en matière de santé et de sécurité au travail dans les filières maritimes bretonnes,
- Accompagner les professionnels dans leurs actions de prévention,
- Informer et communiquer sur la PRPM. Depuis dix ans, la Région a, par des financements significatifs dédiés, apporté un soutien actif aux initiatives de prévention.

Depuis mars 2017, le comité régional a désigné M. Patrick Andro comme référent formation et sécurité. Mais il reste une difficulté : celle d'avoir des professionnels en activité... ceux-ci sont cependant présents dans des commissions locales.

L'IMP propose une démarche d'évaluation des risques qui passe par un diagnostic sur le travail à bord du navire, l'identification des risques et des mesures de prévention adaptées.

Il propose un accompagnement des professionnels dans cette démarche d'évaluation des risques professionnels et sa transcription dans le DUP. Un guide papier, adapté aux différents types de métiers, est proposé et expliqué aux professionnels au travers de rencontres, directement à bord du navire ou lors de réunions d'information organisées conjointement avec les groupements de gestion ou les organisations professionnelles.

Les différentes collaborations avec les armements ont permis à l'IMP de faire évoluer en permanence le document dans sa version papier et dans sa version numérique. Un logiciel appelé THETYS est proposé aux armements possédant plusieurs navires.

Ce logiciel, proposé dans le cadre d'une démarche globale d'évaluation des risques, introduit une phase de diagnostic et d'appropriation de la démarche par l'armement.

La dimension humaine et sociale est aussi prise en compte via la décision d'effectif : le décret n° 67-432 du 26 mai 1967 repris par le code des transports impose un effectif suffisant en quantité et en qualité avant appareillage et le décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 qui succède au décret n° 99-439 du 25 mai 1999 précise les conditions de formations exigées pour servir dans différentes fonctions et sur différents types de navires.

Ces textes existent notamment dans le but d'assurer la meilleure sécurité possible de la navigation et posent un cadre réglementaire contraignant et efficace, cependant ils ne s'attachent pas à l'évaluation des risques sur chaque poste de travail sur chaque navire.

Les groupements de gestion assurent aussi un appui en termes de ressources et de méthode dans l'approche de la prévention.

Enfin, la difficulté pour définir le nombre et la qualité des DUP tient à l'absence de moyens de mesure de ceux-ci.

Le témoignage de M. Patrick Andro, référent formation et sécurité au sein du CRPMEM Bretagne, est particulièrement révélateur du sentiment qui prédomine à l'égard du DUP : « *Cela fait maintenant quelques années que l'on m'a appris l'obligation d'avoir à bord ce DUP et donc après discussion au sein de l'armement, on m'a proposé de participer à la rédaction et à la mise en place de ce fameux document mais seulement pour la partie machine, nous nous étions répartis les tâches. Un autre collègue s'était occupé de la partie pont et nous avons mis tout cela en forme ensemble avec l'aide du secrétaire de l'armement. Il est vrai que c'est laborieux et que pour certaines choses ce n'était pas facile et aussi la peur d'oublier peut-être certains éléments mais à l'époque j'avais trouvé cela intéressant et me permettait surtout de prendre conscience de mauvaises habitudes prises au fil du temps. Et pour la mise en place à bord cela a été mieux perçu à la machine par les mécaniciens et sur le pont par l'ensemble des matelots et des patrons, de plus qu'avant nous avons fait lire l'ensemble par une majorité des navigants. Il est certain que si le DUP est fait par une même personne cela devient vite une grosse contrainte à moins d'être aidé par quelqu'un de qualifié comme les techniciens de l'IMP.*

Quand le Comité local des pêches du Guilvinec existait toujours, j'ai eu l'occasion de trouver dans nos bureaux des patrons qui ne savaient pas par quel bout commencer et nous avons à l'époque la chance d'avoir près de nos bureaux ceux de l'IMP et souvent quand le technicien était présent au Guilvinec ça m'est arrivé de lui amener des patrons et tout se passait bien mieux, car le DUP se faisait naturellement, car il embarquait avec eux et le gars de l'IMP pouvait aider l'armement et constituer avec l'ensemble de l'équipage quelque chose qui tenait la route et surtout qui était bien plus facile à faire respecter »

2.2- Des actions d'amélioration de la sécurité au flotteur portée par la Région Pays de la Loire

La Région conduit et soutient financièrement des actions en matière de prévention des risques professionnels à la pêche. Ces actions (via des fonds FEP/FEAMP par exemple) visent à soutenir la flottille de pêche et sa modernisation en intervenant sur des dossiers touchant à la sécurité et aux conditions de vie à bord (par exemple : acquisition de matériels de navigation, réaménagement d'espaces de travail et d'aménagements).

Concernant les investissements, de nombreux professionnels ont élaboré un dossier collectif dans le cadre de plans de sécurité pour équiper les navires de moins de 12 mètres en radeaux, en équipements SMDSM (dont les balises), en matériels de pêche et de sécurité (par exemple : installation de vire-filets, radars).

À noter : pour les projets d'investissements à bord ou dans les équipements individuels visant à améliorer sécurité, conditions de travail et d'hygiène et santé au travail, la Région Pays de la Loire a adopté en juillet 2015 son propre régime cadre exempté (hors FEAMP) pour permettre la mise en place d'aides.

2.3- Les VFI

Le VFI devient l'emblème du « sauver des vies » et permet d'ouvrir le champ des protections individuelles.



Le décret du 21 août 2007 est un texte important qui prévoit que les marins doivent porter leur VFI lors des opérations de pêche, en cas d'intempéries, en permanence sur l'annexe et lorsque le capitaine le décide.

À cet égard, une amende est prévue – une contravention de 5^e catégorie – pour chaque marin (patron ou pas) qui ne le porte pas dans ces conditions. Par ailleurs, le texte prévoit également qu'un marin chargé de la PRPM doit être désigné par l'armateur.

La question du risque de noyade est une préoccupation ancienne chez les marins.

Depuis le début des années 2000, l'IMP mène des actions de prévention sur la question de la chute à la mer et du port du VFI :

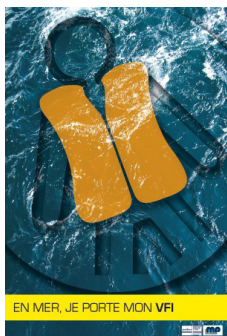


- **1999/2000** : campagne nationale de prévention contre les risques de noyade : « chute !... par-dessus bord » - financement ENIM / direction des Affaires maritimes - diffusion dans les comités des pêches et les LPM,
- **2001** : plan sécurité à la pêche - Ministère chargé de la mer - pilotage CNPMM - chèque VFI pour le premier achat par chaque marin,
- **2005-2006** : campagne « En VFI la Vie Vous Va » (E4V). Financement du CNPMM ; 12 sessions régionales et 38 réunions locales organisées sur le littoral métropolitain et ultramarin ; 350 professionnels rencontrés et près de 500 VFI remis pour essai,
- **2009-2011** : expérimentation de dispositifs individuels de localisation (DIL). Financement du ministère chargé de la pêche ; inventaire et tests de matériels ; équipement en VFI adaptés équipés de balises de 3 flottilles de référence pour essai (Étaples, Paimpol et Audierne-Douarnenez),
- **2012-2013** : expérimentation de matériels de récupération. Financement ENIM et région Bretagne ; inventaire et tests de matériels à bord de 2 navires de référence (un fileyeur et un chalutier) ; production de films de sensibilisation à destination des armateurs à la pêche et de leurs équipages,
- **2016-2017** : programme PREFLORE - prévenir, flotter, repérer, récupérer, vise à aider les acteurs maritimes à prendre en main cette problématique.



Ces actions d'envergure couplées à des évolutions réglementaires (décret de 2007) ont contribué à une prise de conscience par les professionnels de la problématique de la chute à la mer et à une amélioration du niveau de prévention.

À partir de 2006, le Conseil régional de Bretagne dote chaque élève en formation navigante des quatre LPM bretons du premier VFI pour les jeunes marins (1 800 élèves depuis 2006).



Certaines DDAM, par exemple celle du Morbihan, mettent en place des actions de contrôle fortes pour imposer le port du VFI conformément aux dispositions du décret. Après consultations des organisations professionnelles, il est décidé de procéder à une année de rappels à la loi lors des contrôles en mer diligentés par l'ULAM pour informer les professionnels de cette nouvelle obligation. Il est également convenu que passée cette année de probation, les infractions seront systématiquement verbalisées.

Cette démarche fondée à la fois sur la pédagogie et la sanction a été très efficace pour permettre une prise de conscience de leurs responsabilités par les armateurs, certains ont demandé et obtenu de la part de la DDTM-DML, des courriers de rappel à la loi destinés à raisonner leurs salariés (récalcitrants) sur le sujet.

Ainsi au travers du constat présenté dans le tableau ci-après et concernant le nombre de procès-verbaux d'infractions dressés dans le Morbihan et portant sur l'absence du port du VFI, il convient d'expliquer une réalité bien différente :

Années	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014
Nombre de P.-V. (DML 56)	4	4	5	0	0	0	3	5	4

En effet, au cours des trois premières années, les services de contrôle ont privilégié la communication et le rappel à la loi plutôt qu'une action coercitive. *A contrario*, à compter de 2010, une politique de tolérance zéro a été mise en œuvre ; cela s'est traduit par des chiffres faibles qui démontrent un réel changement d'habitude des professionnels pour qui le port du VFI est devenu quasi automatique que le port de la ceinture en voiture à l'exception de quelques inévitables récalcitrants.

Dans le Finistère : une doctrine, sur la base de la composition pénale, a été mise en place visant à harmoniser les contrôles et les sanctions du non-port du VFI. Un barème de sanctions a été élaboré : 150 € pour l'armateur, par marin qui ne porte pas le VFI ; 150 € par marin ; 500 € en cas de récidive ; renvoi auprès du tribunal si nouvelle récidive.

Les contrôles menés font état de trois à quatre sanctions par an.

Une surveillance régulière demeure nécessaire au vu de certaines remontées d'information provenant de jeunes stagiaires indiquant que le port du VFI ne leur a pas forcément été imposé.

Les quatre DDAM de Bretagne avec les deux ITM ont adressé un courrier à tous les armements sur l'obligation de port du VFI dans le cadre du décret cité.

En Ille-et-Vilaine : un marin ne portant pas son VFI dans une annexe alors que l'armateur venait de quitter le navire a été verbalisé par l'ULAM et l'ITM. Les juges interviennent aussi (cf. partie judiciaire).

La chute à la mer est la première cause de mortalité chez les marins. 23 chutes à la mer ayant entraîné un décès ont été recensées en France sur la période 2010-2015. Les trois-quarts des marins décédés dans ces circonstances ne portaient pas de VFI.

On constate ces dernières années un relâchement du port du VFI et un défaut important de maintenance. Les DIRECCTE et la DIRM ont rédigé à cet égard une fiche d'information appelant les obligations des entreprises concernant les VFI.



Le réseau traditionnel ne répond pas toujours sur le plan technique, juridique, etc., à la demande et aux besoins des marins d'où une évolution d'achats via internet.

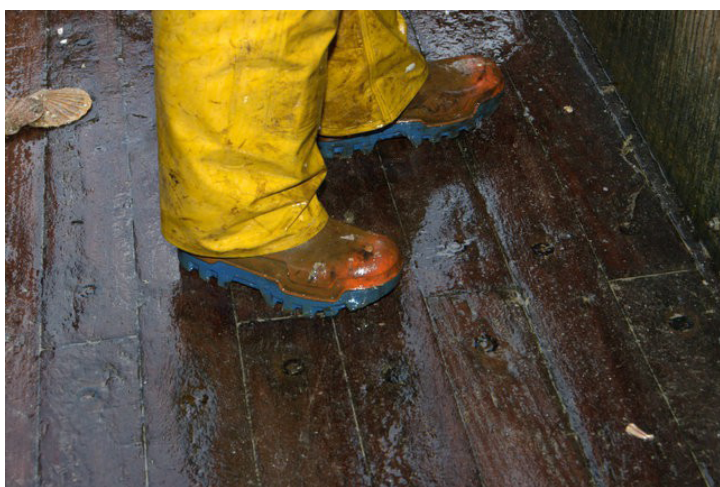
On constate parfois des différences dans l'interprétation de la réglementation suivant les régions, ce qui contribue à un certain malaise au sein de la profession.

Une enquête menée en 2015 par l'IMP auprès des élèves en formation initiale et continue des LPM a permis de confirmer certains constats :

- Certains ne mettent pas le VFI, car ils considèrent que ce dernier gêne pendant le travail ;
- Seuls 67 % des élèves en formation continue savent que le VFI est obligatoire, contre 98 % en formation initiale ;
- 40 % des personnes interrogées ignorent que les gilets auto-gonflants doivent être révisés annuellement par une personne compétente ;
- Un marin sur cinq ne sait pas si le VFI est à jour de sa vérification annuelle ;

- Un marin sur quatre ignore si son gilet est en état de fonctionner.

Au comité départemental des pêches maritimes et des élevages marins (CDPMEM) d'Ille-et-Vilaine, on constate une évolution positive « ... mais le port du VFI n'est pas généralisé dans les manœuvres. Les armateurs invitent leurs marins mais les équipages résistent et les patrons ne sont pas sans cesse sur le dos du marin à vérifier ».



Le CDPMEM du Morbihan souhaite promouvoir le projet SEAREKA qui porte sur l'équipement des navires de matériel de sécurité ciblant « l'homme à la mer ». Il s'agit de kits pour les navires (console et antenne) et de balises individuelles intégrées à des gilets spécifiques de type VFI.

2.4- Les EPI autres que les VFI

Les actions de prévention portées par la Région Bretagne

La Région Bretagne en partenariat avec l'IMP a proposé, en 2008-2009, 9000 casquettes anti-heurt aux marins pêcheurs, assortie d'une campagne sur le thème des EPI. Cette opération a facilité l'acceptation large du port du casque.

De la même manière, concernant le risque d'hypothermie, elle a soutenu une campagne régionale de prévention dans les ports bretons et les LPM (2009-2010) avec un film « *Attention Hypothermie* » d'Emmanuel Audrain primé au festival « Pêcheurs du monde », CD offert à tous les lycéens des LPM bretons et inclus dans l'édition de l'Almanach du Marin breton (2010). Le film continue à être présenté (Festival photo du Guilvinec en 2016).

Au-delà du VFI, l'IMP fait la promotion permanente des équipements de protection individuelle (EPI) : bottes, casques, gants, protections auditives, harnais anti-chute ...

Les actions de contrôle de l'IT

Les contrôles de l'IT donnent lieu systématiquement au rappel des obligations en matière de prévention et les IT conseillent aux entreprises de se rapprocher de l'IMP et des comités des pêches. Ce qui a permis à l'IMP d'intervenir dans bon nombre d'armements.

2.5- En matière de soins, le concept Dota-B

Dota-B²⁴ est un concept dont l'objectif est de simplifier et de sécuriser la prescription médicale en optimisant l'organisation de la dotation.

Ce concept est porté par l'IMP et financé par la Région Bretagne depuis 2014. En 2013, au niveau du territoire régional, une première approche a été engagée au travers des armateurs, des SSGM et des pharmaciens fournisseurs.

L'objectif étant de faire connaître à l'ensemble des professionnels concernés l'existence de cette solution. Des équipements spécifiques Dota-B ont été remis aux SSGM pour qu'ils puissent à leur tour en faire la promotion auprès des professionnels mais également auprès des pharmaciens avec qui ils travaillent habituellement.

Là où la protection collective ne peut être mise en place, la prévention passe souvent par la protection individuelle et le port d'EPI.

Le traitement des statistiques des circonstances des ATM, permet à l'IMP de déterminer notamment, les sièges des lésions les plus touchés. À la pêche, la main est particulièrement touchée par les accidents du travail. L'IMP travaille donc à la recherche de gants de protection adaptés pour les activités maritimes, certains ont d'ailleurs été distribués lors des formations sécurité à la pêche financées par le mécénat Total (cf. partie 2.7).

Concernant le port du casque, des efforts restent à accomplir pour que le risque de heurt de la tête soit bien évalué par les armements. Les accidents récents à la tête lors d'actions de pêche en baie de Saint-Brieuc accroissent la prise de conscience du risque et de plus en plus d'armateurs achètent les équipements appropriés.

En 2014, la remise de la première dotation complète à un patron pêcheur de Roscoff a lancé la campagne. L'objectif premier et fondateur de ce concept est de simplifier et de sécuriser la consultation médicale maritime. Le concept intègre également des procédures de contrôle et de maintenance.

En effet, l'utilisation de ces dotations, lors des consultations médicales avec le centre de consultation médicale maritime (CCMM), est parfois compliquée par l'absence d'une organisation facilitée des médicaments.

Devant ce constat et face aux difficultés rencontrées par les professionnels dans l'utilisation de leur dotation, ce nouveau concept a été proposé aux professionnels du Guilvinec. Ce concept a été apprécié par les professionnels, les médecins du CCMM et les représentants de l'administration et proposé à l'ensemble de la flotte bretonne concernée (250 navires estimés) et aux quatre LPM de Bretagne.

²⁴: <http://www.institutmaritimedeprevention.fr/2014/02/dota-b-simplifier-et-optimiser-la-consultation-medicale-maritime/>

2.6- Les addictions

Le SSM, dont les services pêche et commerce fusionnent début 2007, trouve toute sa place dans le réseau. Une action forte illustre sa participation à la prévention avec la mise en place d'un groupe de travail « *prévention des conduites addictives* » en 2007 avec les mêmes acteurs au plan départemental dont l'IMP, le médecin-conseil de l'ENIM, la DDAM du Morbihan, le LPM de Étrel, le comité local des pêches du Morbihan, le MGM de Lorient, l'ITM et la SRC (devenue CRC Bretagne Sud) et ce, à la demande de patrons pêcheurs.

Après une action d'information sur quatre demi-journées et après la création d'un guide « *La mer est dangereuse, n'en rajoutez pas* » et d'une fiche de procédure plastifiée à apposer dans chaque poste d'équipage, le groupe travaille en concertation avec un groupe d'élèves du LPM de Étrel. Une action est mise en place en mai 2012 dans le cadre de la journée « *sécurité* » et déclinée en ateliers d'échanges interactifs avec les élèves et animés par des professionnels (DDAM, EFAIT ...), le témoignage d'un patron, Gendarmerie Nationale (à la demande des élèves), l'IMP, MGM, médecin conseil ENIM, IMP, CPE et SSM).



Cette action se poursuit en 2013 grâce au concours du CPE, du responsable d'une troupe de théâtre locale (aide à la création d'un scénario) sur une demi-journée à la fin de l'année scolaire.

Désormais cette demi-journée est instituée dans l'établissement et se déroule en trois ateliers (DDTM-DML, MGM, Gendarmes spécialisés et Écoute famille accompagnement et information toxicomanie (EFAIT). L'ensemble des élèves primo-entrants des CAP aux élèves de classe de mise à niveau BTSM en passant par les bacs pro y participe.

Pendant la même décennie, en région Pays de la Loire, le SSM Nantes met en place, en partenariat avec l'association nationale de prévention en alcoologie et addictologie de Loire-Atlantique (ANPAA) au sein du LPM de Nantes un programme « *ACAPULCO* » particulièrement dédié aux secondes (choix de l'équipe de direction du lycée à l'époque) :

Ce programme se traduit par des séances d'échanges permettant aux jeunes :

- d'exprimer le quotidien,
- de renforcer les ressources personnelles,
- de favoriser la communication,
- d'aborder les habitudes, les pressions de groupes ou pressions sociales,
- de stimuler la recherche d'alternatives,
- de mettre en évidence les comportements aidants et développer la solidarité.

Il cherche à renforcer les comportements positifs de santé par le développement de la promotion de la santé : le programme s'adresse à des jeunes, futurs consommateurs potentiels ou déjà consommateurs plus ou moins avérés mais non dépendants *a priori*.

Afin d'adapter ce programme au milieu maritime, il y a été adjoint, au fil des années, les interventions du SSGM et d'un marin sensibilisé à ces questions et ayant exercé dans tous les secteurs maritimes (petite pêche, cultures marines et en fin de carrière, commandement au commerce dans le secteur pétrolier).

La démarche « *ACAPULCO* » a désormais laissé place à l'intervention de l'Espace mobile de prévention.

Les infirmiers et médecins du SSGM interviennent chaque année auprès des nouveaux arrivants dans les LPM. L'intervention, sous l'égide de la mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives (MILDECA), a pour thème : « *la prévention des conduites addictives et le milieu maritime.* »

En 2016, un projet interrégional PRévention des conduites ADictives en entreprises maritimes (PRECADEM), commencé en 2012, porté par les deux CRPMEM, avec la participation de l'ensemble des acteurs, soutenu financièrement par l'agence régionale de santé (ARS) Bretagne, Régions Bretagne et Pays de la Loire, DIRECCTE Bretagne et Pays de la Loire et les quatre missions interministérielles de lutte contre les drogues et les conduites addictives (MILDECA) de Bretagne] aboutit à la production d'un rapport établi par l'ORS Bretagne « Prévention des conduites addictives en entreprises maritimes (PRECADEM) -- Phase 1: évaluation et analyse des usages de substances psychoactives dans le milieu de la pêche professionnelle en Bretagne et en Pays de la Loire ».

Ce rapport est la base d'un projet qui se met en place, en 2017, au niveau régional sous la houlette de l'IMP.

Le bilan de la phase 1 a produit une étude méritant d'être déclinée sur le plan pratique. Ainsi, l'IMP, avec l'appui d'un groupe de travail restreint composé de l'IT (Référént maritime), le SSGM, le SSM, l'ANPAA, un représentant professionnel et un armement volontaire, a engagé une action à destination des armements à la pêche pour les accompagner dans leurs démarches de prévention des addictions.

Un site internet dédié www.pasdca-abord.fr reprend l'ensemble de ces éléments et renvoie vers les contacts utiles. Les vidéos proposées permettent notamment d'engager les échanges au sein des armements ou dans le cadre des formations aux problématiques d'addiction, sans stigmatiser les marins mais en insistant sur les conséquences de telles pratiques sur le travail et sur la sécurité des équipages. L'IMP, qui contribue au développement d'une culture de prévention des risques au sein des armements dispose d'un site internet²⁵.

2.7- La formation à la sécurité

Si sur le plan réglementaire l'administration maritime veille à ce que les navigateurs disposent des titres et brevets obligatoires – obtenus après des formations maritimes longues de durée variable, selon le service tenu (pont ou machine), le genre de navigation pratiqué, le type de navire, l'éloignement, la durée –, ainsi qu'à leur revalidation, la formation à la sécurité au sens du code du travail est longtemps restée méconnue.

²⁵: www.institutmaritimedeprevention.fr

Elle permet d'insister sur la formation à la sécurité à bord du navire.

De son côté, la réforme de la formation professionnelle met l'accent sur les formations au sein des centres.

Ayant constaté un déficit dans la formation à la sécurité au sens du code du travail comme évoqué ci-avant, la DIRECCTE Bretagne a réalisé à destination des professionnels une fiche concernant les façons de prévenir les risques professionnels qui déclinent en trois points :

- des actions de prévention des risques professionnels et de la pénibilité au travail,
- des actions d'information et de formation,
- la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés.

Une action significative concernant la formation à la sécurité spécifique, proche des obligations relevant du code du travail, a été initiée il y a sept ans dans le cadre d'une convention de mécénat établie entre la fondation Total²⁶, l'IMP et la SPP PCM²⁷ de l'AGEFOS-PME (ex. FAF Pêche). Cette opération visait à développer les comportements appropriés des pêcheurs en situation de travail et à sensibiliser l'ensemble des marins concernés par la sécurité et la prévention des risques à bord. Elle portait sur plus de 4 000 marins²⁸.

D'une durée d'un jour et demi, elle comportait une partie théorique et une partie pratique de survie en mer. Parmi les nombreux acteurs mobilisés sur le littoral, il y avait notamment les comités régionaux et départementaux des pêches maritimes et des élevages marins, le Cesame²⁹ de l'ENSM, les établissements de formation maritime. Le programme qui fut prolongé a pris fin au 31 décembre 2013.

Celle-ci a été largement dispensée en Bretagne, en Pays de la Loire et a trouvé son public. 2 218 marins, Bretagne et Pays de la Loire, ont été formés, soit plus de 50 % des effectifs régionaux³⁰. Sur le plan qualitatif, cette formation sécurité à la pêche avait le mérite de se faire en équipage, en partie à bord. Si les marins n'étaient pas toujours partants pour suivre cette formation, ils en sont revenus toujours satisfaits. Cela a été vécu positivement. Ce stage a en effet permis de prendre conscience que la culture de prévention peut sauver des vies. L'ensemble des acteurs se sont mobilisés afin que les entreprises suivent cette formation.

Avant cette action Total, le FAF Pêche a toujours eu comme axe de priorité la sécurité. Cela se perpétue toujours sous la bannière AGEFOS-PME, par la prise en charge de formations dans ce domaine. Avec l'appui technique de l'IMP, des stages à bord ont été financés pour des montants relativement conséquents. Quant au poids des formations maritimes obligatoires (dont les modules *STCW-Fish*, prévention/sécurité), il représente sur les dernières années 75 % de l'activité de l'OPCA.

Concernant les élèves en formation initiale (FI) et formation continue (FC), la région a soutenu, en 2012, la création et l'édition d'un CD audio et d'un livret (3 000 exemplaires) de 275 phrases et expressions normalisées en anglais, sur la base du manuel SMCP publié par l'OMI.

Dans un rapport publié en 2001 qui analysait les causes des abordages entre navires de pêche et navires de commerce, le *BEA*mer avait relevé le problème de la pratique de la langue anglaise. Il indiquait que cette difficulté était à l'origine d'un usage peu fréquent de la VHF, puisque le pêcheur craignait le risque de malentendu linguistique (mauvaise prononciation). Ce travail a eu un impact national. Les LPM de métropole en ont été pourvus.

L'IMP propose aux quatre LPM et au CEFCM, des interventions en formation initiale et continue. Celles-ci visent à sensibiliser les futurs marins aux questions de sécurité et de PRPM.

Peut être également cité, le contrat d'objectifs Emploi formation pêche et cultures marines (COMER) qui a permis pendant dix ans de promouvoir et d'anticiper les besoins en matière de formation à la sécurité.

²⁶: 26: <http://fondation.total/>

²⁷: <http://www.spppcm.fr/>

²⁸: Un bilan sur ce dispositif innovant et réussi est disponible sur le site : www.spppcm.fr – rubrique Documentations.

²⁹: <https://www.supmaritime.fr/cesame.html>

La formation professionnelle maritime

Avec la mise en œuvre de la convention internationale *STCW-Fish* et la réforme de la formation professionnelle³¹, la dimension humaine de la sécurité maritime est mieux prise en compte à la pêche.

Les professionnels doivent désormais suivre des formations médicales³². Ces stages sont souvent vécus d'abord comme une contrainte, notamment par les patrons qui travaillent au-delà de 20 milles, car les stages sont longs mais à l'issue de la formation, les retours s'avèrent positifs. Tous les marins sont sensibilisés à la pratique et la réalisation de certains soins à bord tant en formation initiale qu'en recyclage. En fonction de l'éloignement de la côte et de la fonction occupée, le niveau d'exigence diffère : de un jour à trois semaines de formation (PSC1 à EM 3 avec stage pour ce dernier en milieu hospitalier).

Outre l'aptitude à prodiguer les soins à bord, sont traités : la PRPM, l'hygiène individuelle et collective, la prévention du tabagisme, de l'alcoolisme, de la consommation de drogue à bord.

Dans l'organisation des stages et compte tenu des délais accordés, on peut noter la très forte implication des structures professionnelles et des centres de formation, notamment pour permettre aux marins de bénéficier d'une formation de proximité.

Par ailleurs, d'ici 2020, tous les marins à la pêche devront détenir une formation à la sécurité. Elle porte sur les techniques individuelles de survie, la lutte contre l'incendie et la sécurité des personnes.

Au-delà des enseignements techniques (médical, survie...), ces formations abordent la question de la prévention des accidents et des réflexions à engager à bord des navires (procédures d'urgence, pratiques de travail ...).

Ainsi, les professionnels reçoivent dans ces formations des notions à la PRPM.



L'accueil d'un nouveau salarié à bord d'un navire de pêche est aussi à prendre en considération : à ce titre, l'IMP propose un livret³³ spécifique à la demande des armateurs.

Enfin, la convention de stage pour les stagiaires rappelle aussi les obligations de prévention qui s'imposent au capitaine à l'égard des jeunes.

Finalement, il peut y avoir une amélioration de la sécurité à la pêche par un renforcement significatif des formations initiales et continues des marins-pêcheurs, en particulier dans les domaines de la stabilité, de l'incendie, des équipements de sauvetage, de la navigation et en particulier de la bonne gestion des outils modernes de navigation (cartes électroniques, radars et alarmes associées ...) et par la prise en compte des principes généraux de prévention.

³¹ : cf. *STCW et amendements Manille et le décret n°2015-523*

³² : *arrêté du 23/06/2011 relatif à la formation médicale des personnels embarqués à bord des navires avec un rôle d'équipage [NOR : DEVT1117993A]*

³³ : <https://www.institutmaritimedeprevention.fr/2015/11/laccueil-dun-nouveau-salarie-a-bord-du-navire-de-peche>

3- Des actions de communication et de sensibilisation

3.1- Actions menées par les instances professionnelles

Les comités des pêches diffusent des documents de prévention, d'ouverture de formations, d'alerte, assurent le relais entre professionnels et administrations.

Des commissions périodiques (FORSEMES : formation sécurité promotion des métiers emploi et social) sont organisées en Pays de la Loire, par le COREPEM, ainsi qu'à Carhaix pour le CRPMEM de Bretagne (commission formation).

Historiquement, plusieurs commissions sociales ont été créées dans le Finistère et le Morbihan.



3.1.1- Les journées sécurité

Pour ce qui concerne les journées « sécurité en mer », dont différents modèles ont été testés en Finistère, il s'avère que la difficulté est de fédérer un maximum de marins qu'ils soient professionnels, voire plaisanciers.

3.1.2- Les journées de rencontres

Depuis quatre ans maintenant, le Comité départemental d'entraide aux familles des marins-pêcheurs péris en mer et le Comité départemental des Pêches maritimes et des élevages marins du Finistère organisent avec la collaboration de l'IMP, de la DDTM-DML, de la Marine nationale, de la Sécurité civile, du LPM du Gnilvinec, du CEFCM, une journée dédiée à la sécurité.



Cet événement se traduit par une conférence le matin sur les principaux moyens d'action qui peuvent prévenir et agir pour le sauvetage en mer ainsi que sur la prévention des accidents. L'après midi est consacré à la démonstration des moyens techniques que l'on peut mettre en œuvre en mer (VFI) en cas de détresse ou lors de naufrage (combinaison de survie, radeau, exercice d'hélicoptère, etc.).

On déplore un manque d'engouement des professionnels pour ce genre de démonstration.

3.2- Actions menées par les services de l'administration

3.2.1- Par l'administration elle-même

Progressivement, une série de sources d'informations³⁴ destinées essentiellement aux administrés et dédiées à la PRPM se développe et se diffuse.

Au niveau national, le SSGM diffuse une fois par an un bilan annuel des AT/MP³⁵ (accidents du travail et maladies professionnelles).

3.2.2- La première rencontre avec les professionnels à la pêche en 2014

Le 16 mai 2014 s'est tenue à Vannes la première rencontre entre les instances représentatives à la pêche³⁶, la DIRM et les DIRECCTE Bretagne et Pays-de-la-Loire et l'IMP.

Après une rapide présentation des acteurs en la matière et, à l'appui de témoignages et de retours d'expérience, la cinquantaine de participants ont échangé sur des sujets liés à la prévention des accidents du travail dans ce secteur d'activité très particulier et en tension depuis de nombreuses années.

Les participants n'ont pas manqué de souligner les liens de ces thématiques avec le vieillissement marqué de la flotte de pêche, le renforcement des règlements de toute sorte, les difficultés d'attractivité des métiers – sujet étroitement lié à la PRPM – ainsi que la lutte contre les conduites addictives, notamment chez les jeunes.

L'assistance s'accordait à considérer ce dernier sujet comme étant un véritable défi sociétal nécessitant l'implication de l'ensemble des professionnels.

Les efforts réalisés ces dernières années par la profession pour se mettre en règle avec la législation ont également été soulignés. Il a néanmoins été rappelé que les actions déjà engagées étaient à poursuivre.

Le rappel de la jurisprudence en matière de faute inexcusable (cf. partie 1.4.3), a mis en évidence la nécessité pour les professionnels de s'approprier les questions de prévention des risques. Il a été admis que l'ensemble des salariés – notamment les plus exposés aux risques – devaient s'impliquer.

Les représentants des administrations ont entendu les attentes des professionnels afin qu'un appui technique de leurs services sur des questions de prévention puisse être apporté avec pragmatisme sans pour autant que ces derniers ne se substituent aux employeurs dans leurs obligations.

Cette première rencontre a finalement permis d'identifier de nombreux sujets fondamentaux sur lesquels les instances représentatives et les services administratifs concernés par la prévention pourraient coopérer.

Il a ainsi été suggéré d'élaborer une démarche constructive afin qu'à terme, et par le biais notamment du partage d'informations et de retours d'expérience, des marges de progrès puissent être dégagées durablement en particulier dans des activités accidentogènes.

³⁴: par exemple celles sur le DUP et la formation à la sécurité, risque chimique élaborées à l'origine par la DIRECCTE, puis celles relatives au bruit, au VFI, aux chariots élévateurs et l'arrêt de travail à un travail, conçues dans le cadre d'un travail partagé entre les administrations.

³⁵: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Bilan%20accidents%20marins%20%282015%29%20web.pdf>

³⁶: hors aquaculture

3.3- Les autres acteurs

3.3.1- La production de l'IMP

Au travers de ses publications, largement diffusées, l'IMP vise à sensibiliser les professionnels aux questions de santé, sécurité et de PRPM. En matière d'EPI, des guides ont été élaborés pour aider les marins dans leurs choix. Ces guides traitent des gants, des casques et des casquettes, des bottes, des protections auditives, des VFI ou encore des harnais anti-chute.

L'ensemble de la documentation produite par l'IMP ainsi que de nombreuses informations complémentaires, documents téléchargeables, vidéos, questionnaires, actualité, etc., sont disponibles sur son site internet ³⁷.

Par ailleurs, le rapport annuel d'activité du SSM³⁸ permet de retrouver ses actions menées notamment en matière de prévention.

Enfin, d'autres sources alimentent aussi la connaissance de la réglementation sécurité au travail du secteur maritime tel que l'Observatoire des droits des marins³⁹.

3.3.2- Les rencontres sur la dimension humaine de la sécurité maritime

L'IMP organise depuis 2006, dans le cadre de son partenariat avec la Région Bretagne, des journées dédiées à la PRPM. Au-delà de la restitution des travaux réalisés pour le compte de la Région, ces journées sont l'occasion de réunir l'ensemble des acteurs du monde maritime pour échanger sur les questions de PRPM.

3.3.3- Les journées de l'Observatoire des droits des marins

Chaque année, l'Observatoire des droits des marins⁴⁰ organise un colloque réunissant les principaux acteurs du secteur maritime sur des sujets concernant les gens de mer. Par exemple en juin 2017, ces journées étaient dédiées à l'impact de la Convention 188 de l'OIT à la pêche.

4- Des pistes à explorer

Partager les retours d'expérience et favoriser la circulation de l'information sont des démarches essentielles à l'émergence d'une culture de prévention et à son dynamisme.

Trop d'accidents, ou de presque-accidents, résultent encore de pratiques accidentogènes. Les rapports techniques du *BEA*mer en font régulièrement le constat.

³⁷: www.institutmaritimede prevention.fr

³⁸: <http://www.ssm-mer.fr/index.php/actualites/43-rapport-d-activite-ssm-2016> (cf. pages 10, 12 à 13, 15 à 19 du rapport 2016).

³⁹: http://www.obs-droits-marins.fr/_association/motifs.html

⁴⁰: <http://www.obs-droits-marins.fr/>

Les pêcheries de coquilles Saint-Jacques à la drague posent des questions spécifiques en matière de prévention des risques.

Globalement, un rapport de l'IMP de janvier 2008 fait état d'un caractère accidentogène particulièrement important notamment lorsque le temps de pêche est limité comme c'est le cas en baie de Saint-Brieuc ou en baie de Quiberon. La problématique est particulièrement complexe car, outre la sécurité, la bonne gestion des ressources et les équilibres socio-économiques doivent être également pris en considération.

Plus spécifiquement dans les Côtes-d'Armor, plusieurs accidents graves survenus en octobre 2016 (nauffrage d'un navire, rupture d'une soudure et choc avec la drague) ont amené les administrations et le CDPMEM 22 à se rapprocher de l'IMP, afin de développer la sensibilisation des pêcheurs à la prévention des risques professionnels. Ce travail essentiel doit être poursuivi entre toutes les parties concernées rapidement pour aboutir à des résultats conclusifs et positifs en termes de protection des marins.

Comment aussi ne pas rappeler certains comportements qui peuvent conduire à des situations dangereuses pour le navire et/ou les personnes embarquées comme ceux qui consistent à inhiber les systèmes d'alarme ou de sécurité de machines, d'équipements destinés à la sécurité de la navigation, etc., tels que les dispositifs de détection et d'alarme de l'envahissement, les alarmes de l'AIS ou des calculateurs d'anti-collision d'un radar.

D'autres comportements peuvent également conduire à laisser sciemment une porte étanche ouverte à la mer, comme un panneau d'écouille, ou tout autre moyen de fermeture étanche donnant accès à un volume entrant dans la réserve de flottabilité du navire.

De toute évidence, le besoin de faciliter certaines tâches – certes parfois répétitives – liées à l'exploitation du navire met potentiellement en jeu son intégrité et la sécurité de son équipage.

Certaines pratiques non-conformes dans l'exploitation du navire perdurent encore. Des procédures d'urgence établies pour faire face à des situations d'urgence comme l'abandon, l'incendie, la récupération d'homme à la mer, sont méconnues voire inexistantes.

Elles sont pourtant requises par la réglementation relative à la sécurité du navire et des exercices doivent régulièrement être effectués par l'équipage sous la responsabilité du capitaine.

Par ailleurs, des abordages, des échouements, trouvent trop souvent leur origine dans une veille inappropriée liée à la distraction, à une fatigue excessive ou à l'absence d'un membre d'équipage qualifié à la passerelle.

Des rapports d'enquête technique récents du BEAmer soulignent le fait que l'ensemble des membres d'équipage se trouvaient sur le pont de travail à trier la pêche, les navires étant en route avec de l'erre, avant la collision.

De toute évidence, la rentabilité de l'exploitation en est l'enjeu. Elle ne doit pas pour autant mettre en danger le navire, son équipage ou porter atteinte à l'environnement. Un équilibre est à trouver lorsqu'il s'agit d'assurer l'entretien, la conduite et l'exploitation du navire en toute sécurité par un personnel expérimenté et formé, dans ce secteur d'activité en tension.

Ainsi, dans ce contexte, les risques qu'implique la navigation seul pour l'exercice de certains métiers demandent à prendre en considération les deux points suivants :

- l'assistance en cas d'accident (notamment chute à la mer),
- concilier veille permanente et attentive par un seul homme et opérations de pêche.

Dans ce dernier cas, l'enjeu est de réfléchir aux moyens techniques qui permettraient de réduire les risques. Mais doit-on pour autant prescrire systématiquement l'installation de tel ou tel équipement de sécurité, afin de promouvoir la culture de la prévention et surtout garantir la sécurité des personnes ?

Le professionnel ne devrait-il pas de sa propre initiative s'intéresser aux nouvelles technologies avant que certaines ne deviennent obligatoires ?

Le règlement de sécurité rappelle que des équipements ou matériels installés sous la responsabilité de l'armateur doivent rester compatibles notamment avec la sécurité du navire ou la protection du milieu marin. L'armateur pourrait ainsi équiper son navire d'une PILB, de bâtons luminescents⁴¹ équipant chaque marin en plus de son VFI dès lors qu'il se trouve sur le pont de travail, etc., afin de prévenir les risques liés à la récupération d'homme à la mer.

On soulignera que l'installation d'un système de navigation par satellite s'est banalisée alors que ce matériel de navigation n'est pas obligatoire pour les navires de moins de douze mètres. La fonction MOB⁴² intégrée systématiquement dans ces appareils est-elle pour autant connue de tous ?

Finalement, il s'agit bien de clarifier et de faciliter l'échange d'informations et le partage de connaissance sur les recommandations du BEAmer au même titre que des renseignements sur des équipements de sécurité afin qu'ils profitent à l'ensemble de la communauté maritime, pour promouvoir les actions de prévention et réduire les ATM.

Les comportements inappropriés rappelés plus haut, s'ils perdurent encore, ne sont pas pour autant majoritaires. Les statistiques relatives à l'accidentologie le démontrent.

Depuis dix ans, beaucoup de travail de sensibilisation a été réalisé par et pour les professionnels. L'initiative mise en œuvre par l'association MAILLAGE en est un exemple.

Au-delà des actions menées en régions Bretagne et Pays de la Loire, trois actions pédagogiques récentes méritent d'être mises en évidence.

La première porte sur la création d'un programme de formation en matière de PRPM et à la sécurité à bord de chalutiers. Par le biais des nouvelles technologies disponibles, ce guide est consultable sur Internet : « *Safefishing*⁴³ ». Cette action a été élaborée sur une durée de trois ans par un consortium de six partenaires européens, dont l'IMP, et financé avec le soutien de la Commission européenne.

La deuxième action, est celle élaborée par l'IMP et le conseil régional de Normandie avec le partenariat du FROM-Nord⁴⁴ et qui a conduit à la création et mise en ligne du web-documentaire « *Sécuripêche*⁴⁵ » dédié à la sécurité des gens de mer. Cette application permet au travers d'une douzaine d'interviews de professionnels du secteur de la pêche, du chef du CSN de Caen et du représentant du CRPMEM de Basse-Normandie, de sensibiliser les professionnels sur les risques de différents métiers, les évolutions techniques et les changements de méthodes de travail qui ont pu être développés après des retours d'expérience afin d'offrir davantage de sécurité et de confort à leurs équipages.

Ces deux guides de bonnes pratiques sont dès à présent profitables aux professionnels comme aux élèves des lycées et des centres de formation.

Par ailleurs, ces deux exemples montrent qu'il est possible de lancer un travail de coopération sur des sujets partagés au niveau d'une région, voire au-delà, et qui débouche sur des produits de sortie.

⁴¹: par exemple du type SnapLight® ou Cyalume®

⁴²: « Man overboard » ou Homme à la mer.

⁴³: <http://safefishing.eu/>

⁴⁴: Fonds régional d'organisation du marché du poisson

⁴⁵: <http://securipeche.fr/>

Enfin, l'expérience d'une journée de sensibilisation aux situations d'urgence – abandon et incendie –, mise en œuvre courant mai 2016 par le CSN de La Rochelle à l'attention de l'ensemble des professionnels du secteur de la pêche des ports de la Rochelle et de le Cotinière, pourrait utilement être renouvelée en région Bretagne ou Pays-de-la-Loire, sans qu'il faille attendre l'accident qui conduit à la mobilisation de toute la communauté maritime.

La mise en œuvre d'une telle initiative, en y associant les élèves des LPM permettrait à terme d'amorcer une démarche obligatoire visant à mettre en place des exercices de sécurité plus réguliers.

Le type de présentations par les institutions ou les démonstrations sont sans doute encore à affiner même si le déroulement de la journée de mai 2016 peut servir utilement de fil conducteur.

Cependant, les participants comme les intervenants ne trouveront un intérêt dans la réalisation d'une telle journée que si elle apporte de la connaissance, du partage d'expérience et permet de valider des acquis en matière de formation de base à la sécurité.

Ces critères feront sans aucun doute qu'une telle journée sera suivie avec assiduité.

5- Conclusion

Le regard porté sur les dix dernières années montre une baisse significative des ATM dans le secteur de la pêche. Ce constat traduit une réelle prise de conscience dans la profession sur les risques et leurs enjeux. Ainsi une culture de la prévention commence à être ancrée chez la plupart des professionnels.

Néanmoins, du travail reste encore à faire pour convaincre de l'importance de la démarche de prévention dans ce secteur d'activité en tension et dont l'outil de travail, le navire, atteint dans la majorité des cas un âge avancé, constituant par là-même, au-delà de certains comportements accidentogènes, une des premières sources de risque professionnel maritime.

Ce résultat est aussi celui d'une mobilisation d'un certain nombre d'acteurs de l'interrégion, qu'ils soient institutionnels ou non, grâce à un travail partenarial ou par des initiatives particulières. Leurs actions ont contribué à sensibiliser, informer, voire accompagner les armateurs comme les marins afin de limiter les risques professionnels, les ATM, les maladies professionnelles, les maladies à caractères professionnel, mais également les risques psycho-sociaux.

L'enjeu est effectivement majeur tant les impacts sur les personnes, les conséquences économiques et les effets négatifs en termes d'attractivité des métiers peuvent être considérables.

Les chantiers sont multiples et parfois complexes, car la prévention des risques est l'addition de tous les comportements humains et des facteurs matériels.

La PRPM nécessite de la part de l'ensemble des acteurs un patient travail d'accompagnement et de pédagogie, et la mobilisation de tous dans le temps. Une telle démarche ne peut se construire qu'au travers d'un maillage de structures clairement identifiées et organisées de façon pérenne.

C'est un défi ambitieux, mais il est essentiel. Il est nécessaire que l'ensemble de la communauté maritime poursuive les efforts déjà accomplis avec l'accompagnement des services administratifs de tutelle et se fixe de nouveaux objectifs.

ACAPULCO	: Alternative aux conduites addictives et prévention de l'usage de l'alcool
AGEFOS-PME	: Association pour la gestion de la formation des salariés des petites et moyennes entreprises
AIS	: Automatic identification system (système d'identification automatique)
ANPAA	: Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie de Loire-Atlantique
ARECOM	: Association régionale des coopératives maritimes et des organisations artisanales
ARS	: Agence régionale de santé
ATM	: Accident du travail maritime
BEAmer	: Bureau enquêtes accidents maritimes
BTSM	: Brevet de technicien supérieur maritime
CCMM	: Centre de consultation médicale maritime
CECOMER	: Centrale d'achat de l'enseigne Comptoir de la mer
CEFCM	: Centre européen de formation continue maritime
CESAME	: Centre d'entraînement à la survie et au sauvetage en mer
CDPMEM	: Comité départemental des pêches maritimes et des élevages marins
CFBS	: Certificat de formation de base à la sécurité
CJC	: Consultation jeune consommateur
CLPM	: Comité local des pêches maritimes
CNAMTS	: Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés
CNPMEM	: Comité national des pêches maritimes et des élevages marins
CMVOA	: Cellule ministérielle de veille opérationnelle et d'alerte
COMER	: Contrat d'objectifs Emploi formation pêche et cultures marines
CPE	: Conseiller principal d'éducation
CRC	: Comité régional de conchyliculture
CROSS	: Centre régional et opérationnel de surveillance et de sauvetage
CRPM	: Conférence des régions périphériques maritimes
CRPMEM	: Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins
CRS	: Commission régionale de sécurité
CSGM	: Conseil supérieur des gens de mer
CSN	: Centre de sécurité des navires
DAM	: Direction des affaires maritimes
DDAM	: Direction départementale des affaires maritimes
DDTEFP	: Direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle
DDTM	: Direction départementale des territoires et de la mer
DGT	: Direction générale du travail
DIRECCTE	: Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DML	: Délégation à la mer et au littoral
DIRM	: Direction interrégionale de la mer
DRAM	: Direction régionale des affaires maritimes
DUP	: Document unique de prévention (les acronymes DU, DUER ou DUERP sont également utilisés)
DRTEFP	: Direction régionale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle
DSN	: Déclaration sociale nominative
DUER	: Document unique (dit aussi DU, DUP, DUERP)
DUT	: Direction d'unités territoriales
EFAIT	: Écoute famille accompagnement et information toxicomanie
EM I	: Enseignement médical de niveau 1

ENIM	: Établissement national des invalides de la marine
ENSM	: École nationale supérieure maritime
EPI	: Équipement de protection individuelle
ETP	: Équivalent temps plein
FAF Pêche	: Fonds d'assurance formation pêche
FBLI	: Formation de base à la lutte contre l'incendie
FC	: Formation continue
FEAMP	: Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche
FEP	: Fonds européen pour la pêche
FI	: Formation initiale
FORSEMES	: Formation, sécurité, promotion des métiers, économie, emploi et social
FSPPP	: Formation sécurité pour les personnels embarqués sur des navires armés à la petite pêche ou pêche côtière de longueur inférieure à 12 mètres
GPAL	: Groupement des patrons-armateurs de Lorient
GPAT	: Groupement des patrons-armateurs de la Turballe
IMP	: Institut maritime de prévention
INRS	: Institut national de recherche et de sécurité
ISNPRPM	: Inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes
IT	: Inspection/eur du travail du secteur maritime
ITM	: Inspection/eur du travail maritime
LPM	: Lycée professionnel maritime
MILDECA	: Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives
MGM	: Médecin des gens de mer
MP	: Maladie professionnelle
OIT	: Organisation internationale du travail
OMI	: Organisation maritime internationale
OPCA	: Organisme paritaire collecteur agréé
ORS	: Observatoire régional de santé
PILB	: Personal individual location beacon (radiobalise individuelle de pont)
PRECADEM	: Prévention des conduites addictives en entreprises maritimes
PRPM	: Prévention des risques professionnels maritimes
QCATM	: Questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime
QPC	: Question prioritaire de constitutionnalité
RPS	: Risques psycho-sociaux
SITREP	: Rapport de situation (situation report), pour la recherche et le sauvetage
SMCP	: Standard marine communication phrases
SMDSM	: Système mondial de détresse et de sécurité en mer
SPP-PCM	: Section professionnelle paritaire pêche cultures marines
SPRS	: Sécurité des personnes et responsabilités sociales
SRC	: Section régionale de conchyliculture
SSGM	: Service de santé des gens de mer
SSM	: Service social maritime
STCW	: Standards of training, certification and watchkeeping for seafarers
TASS	: Tribunal des affaires de sécurité sociale
TIS	: Technique individuelle de survie
ULAM	: Unité littorale des affaires maritimes
VFI	: Vêtement de flottabilité individuelle

Merci à tous les contributeurs

BEAmer

COREPEM

DIRECCTE
Bretagne

CRPEM

DIRECCTE
Pays de la
Loire

DIRM
NAMO

IMP

SSM

AGEFOS-PME
SPP-PCM

DDTM-DML
44

Conseil
régional de
Bretagne

Conseil
régional des
Pays de la
Loire

DDTM-DML
29

DDTM-DML
35

DDTM-DML
22

DDTM-DML
85

DDTM-DML
56

