



PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS MARITIMES POUR LA PÉRIODE 2022-2026

Version révisée 2024

PRÉAMBULE

Ce plan quinquennal prend appui sur :

1. Le rapport rendu en avril 2019 par un groupe de travail co-présidé par le directeur de l'Enim et le président du CSGM et constitué de représentants du secteur maritime et d'experts juridiques et médicaux.
2. La résolution adoptée par le CSGM le 4 février 2021 jugeant qu'il « *est urgent que [la création d'une branche accidents du travail / maladies professionnelles] se réalise concrètement autour d'un dispositif impliquant fortement les professionnels et de nature à réduire significativement les risques* ».
3. Le rapport de la Mission Laffon (IGAS) suite à la lettre de mission du 4 juin 2021 de six ministres (Travail, Santé, Mer, Budget, Transports, Santé au Travail) en vue d'une réflexion sur une logique de branche ATMP.
4. Le communiqué du CIMER de janvier 2022 :
Le secteur maritime demeure marqué par une sinistralité élevée. En dépit d'une baisse du nombre des accidents de travail, la gravité de ceux-ci demeure stable et la profession enregistre de dix à quinze accidents mortels chaque année.
(...)
En termes de ratio, le taux d'effort de prévention des risques est de 1,15% pour les marins contre 5,78% au sein du régime général.
En ce domaine, le secteur maritime enregistre donc des retards. L'effort public en la matière reste limité, de l'ordre de 0,6 M€. Le pilotage des actions manque de clarté et les actions de proximité relèvent d'organismes associatifs ou d'administrations insuffisamment coordonnées ou présentes sur tout le littoral et dans tous les secteurs. Il est nécessaire de mettre l'accent sur l'une des logiques des couvertures des risques professionnels. C'est pourquoi la priorité doit être accordée au déploiement d'actions de prévention.

5. Les objectifs de la COG 3 Enim 2022-2026 :

- Créer un département de prévention des risques professionnels maritimes à l'Enim afin de lui permettre de piloter et de coordonner la politique de prévention des risques professionnels maritimes.
- Réaliser un plan annuel de prévention des RPM en concertation avec les parties prenantes.
- Affecter des moyens supplémentaires à des intervenants en prévention de risques professionnels et les déployer sur les différentes façades maritimes y compris l'outre-mer.
- Initier la constitution d'un observatoire de l'accidentologie des RPM en partenariat avec les différents acteurs concernés.

6. Les orientations du PST 4 2021-2025 et sa déclinaison maritime pilotée par la DG AMPA.

Ce plan est le fruit d'un travail collaboratif entre l'Enim et l'IMP. Il a été repris pour partie par la DG AMPA dans le PST 4 volet maritime.

QU'EST-CE QUE LA PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS MARITIMES ?

En dépit d'une tendance à la baisse, l'accidentologie et la sinistralité dans le secteur maritime professionnel restent très élevées.

En confiant à l'Enim le pilotage d'une politique renforcée de prévention des risques professionnels maritimes, les Ministères de Tutelle rappellent plusieurs exigences : l'urgence à agir avec des moyens budgétaires augmentés, la nécessaire coordination des acteurs du secteur maritime qui concourent à diffuser la culture de prévention et la toute aussi nécessaire responsabilisation des employeurs dans une logique de création d'une branche ATMP.

La prévention des risques professionnels maritimes s'entend dans ce contexte et au filtre de ces exigences.

Le fonctionnement habituel d'une entreprise, quelle qu'elle soit, génère des risques susceptibles d'avoir un impact sur la santé des salariés.

La prévention des risques professionnels représente l'ensemble des actions qui peut être mis en œuvre pour éviter qu'un accident du travail ou une maladie professionnelle survienne (prévention primaire) ou à défaut pour éviter ses conséquences ou en réduire les effets ou la fréquence.

Il est entendu que certains comportements (addictifs par exemple) ou certaines problématiques de santé publique (maladies cardio-vasculaires par exemple) peuvent être considérés comme des facteurs de risques professionnels.

Pour bâtir un plan national de prévention des risques professionnels maritimes deux étapes majeures doivent être envisagées :

- D'une part, une analyse diagnostique des dangers et facteurs de risques ¹ selon la fréquence et la gravité des accidents et maladies professionnels, et
- D'autre part, un arbitrage quant aux actions prioritaires à mener au regard :
 - De cette analyse diagnostique préalable,
 - Du « retour sur investissement » envisagé (dans quelles mesures cet investissement en prévention va permettre, à terme, de réduire les coûts de la réparation),
 - Et de la maturité du secteur maritime dans le domaine de la prévention (afin d'impliquer plus fortement les employeurs, une démarche progressive d'acculturation est à intensifier).

Le plan de prévention s'inscrit donc dans une logique de branche ATMP sur deux aspects majeurs :

- La responsabilité sociale des entreprises et, le cas échéant, à terme, leur implication financière.
- Le rapport entre le coût engagé en prévention et le coût évité en réparation qui milite pour une maîtrise du risque à la source.

L'objectif n'est pas de bâtir un plan réunissant toutes les actions de prévention de tous les acteurs du secteur, mais bien de partir des besoins prioritaires pour inscrire dans le plan les actions déterminantes.

Avec cette exigence d'efficacité, le plan pluriannuel de prévention répond également aux objectifs affichés du PST4 de constituer un levier pour la performance des entreprises et le bien-être des marins, et un levier pour améliorer l'attractivité des métiers.

La réussite du plan de prévention dépendra pour partie de la proximité des conseillers en prévention de l'Enim avec les salariés, les chefs d'entreprises, les organisations professionnelles et les autres acteurs du secteur.

Le plan de prévention va également s'appuyer sur les compétences des partenaires, notamment sur celles de l'Institut maritime de prévention (IMP).

Aux côtés de l'IMP, d'autres partenaires (voir infra action 1.3...) vont contribuer à la mise en œuvre de ce plan, avec des niveaux d'engagement différents, en fonction de leurs compétences et de leur métier.

La prévention des risques professionnels regroupe des actions individuelles, mais surtout collectives. Un accident ou une maladie professionnelle résulte toujours de causes liées à des facteurs de risques techniques, humains, organisationnels ou de l'incidence conjointe de ces facteurs interdépendants. La prévention doit s'intéresser à tous ces facteurs en s'appuyant

¹ Le facteur de risque augmente la probabilité et la concrétisation du risque. Par exemple, des facteurs organisationnels peuvent avoir un impact sur le risque mécanique (machine par exemple).

sur l'employeur et sur le collectif de travail.

Ainsi, le champ d'action du plan de prévention n'est pas restreint aux affiliés de l'Enim. Tous les marins embarqués sous pavillon français seront concernés par les actions de prévention envisagées dans le plan, car c'est bien l'ensemble du collectif de travail qui doit être impliqué dans la démarche de prévention et être moteur de cette démarche.

La validation par le CA de l'Enim du plan de prévention l'inscrit dans une démarche d'engagements réciproques entre les « opérateurs de services » (l'Enim et ses partenaires), les organisations professionnelles et les entreprises. A ce titre, le plan de prévention engage les employeurs.

Le champ de la prévention de la désinsertion professionnelle et du maintien dans l'emploi n'a pas été intégré à ce plan. Il fait l'objet d'un autre programme de l'Enim.

LA COMPOSITION DU PLAN DE PRÉVENTION

Ce plan comprend 5 lignes directrices (grandes orientations) qui se déclinent en 13 objectifs opérationnels et 48 actions qui feront l'objet d'indicateurs spécifiques de suivi (cf. action 1.5).

Le plan de prévention décrit une stratégie de réponse à des données objectivées sur les risques.

Il est construit dans un souci d'efficacité : quelles sont les mesures les plus pertinentes à adopter pour lutter contre les risques et les facteurs les plus générateurs d'accidents ou de pathologies professionnelles ?

Il ne présente pas la revue exhaustive de toutes les actions de prévention existantes dans le champ de la santé au travail ou de la santé publique. Il choisit d'investir sur les actions dont l'impact serait le plus fort pour réduire durablement l'accidentologie et la sinistralité dans le secteur maritime (et les coûts de réparation inhérents).

Ce plan pluriannuel sera par la suite décliné en programmes annuels et le cas échéant en « feuilles de route » pour les partenaires amenés à contribuer à la réalisation de ce plan. La feuille de route permettra à chaque partenaire d'identifier quelles missions lui sont confiées, au regard de ses compétences spécifiques en matière de prévention des risques professionnels.

ARCHITECTURE DU PLAN DE PRÉVENTION – PÉRIODE 2022-2026

I. LIGNE DIRECTRICE N°1 : PILOTER, COORDONNER ET ANIMER LA PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS MARITIMES 8

Objectif 1 : Définir et mettre en place une gouvernance et une organisation adaptées aux enjeux au sein de l'Enim 8

Action 1.1. Rénover la gouvernance en réorganisant le conseil d'administration de l'Enim 8

Action 1.2. Créer un département de la Prévention des Risques Professionnels Maritimes 8

Action 1.3. Animer et coordonner le réseau des partenaires acteurs de la prévention 9

Action 1.4. Gérer le budget de la PRPM 9

Action 1.5. Évaluer le plan pluriannuel de PRPM et rendre compte au conseil d'administration 10

Objectif 2 : Assurer un accompagnement de proximité pour les employeurs et les marins 10

Action 2.1. Déployer un réseau de conseillers en prévention sur le littoral 10

II. LIGNE DIRECTRICE N°2 : CONSOLIDER ET PARTAGER LA CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTOLOGIE PROFESSIONNELLE MARITIME 12

Objectif 3 : Améliorer la fiabilité quantitative et qualitative des données 12

Action 3.1. Améliorer la procédure de déclaration des AT (DATM) 12

Action 3.2. Améliorer le taux de collecte des QCATM auprès des employeurs 12

Action 3.3. Sous réserve de satisfaire aux conditions du RGPD, transmettre , via des flux sécurisés, les données du RPM 102 à la DGT et au SSGM 13

Objectif 4 : Optimiser l'exploitation et le traitement des données 13

Action 4.1. Lier la prévention à la réparation. 13

Action 4.2. Optimiser le contenu des RPM102 et des QCATM et améliorer la convergence entre les deux 13

Action 4.3. Extraire et exploiter les données ATMP en outre-mer 13

Action 4.4. Intégrer les données de prestations en nature aux calculs du coût de la couverture du risque ATMP 13

Action 4.5. Permettre l'identification et le suivi des AT trajet 13

Objectif 5 : Partager les connaissances 13

Action 5.1. Créer un observatoire de l'accidentologie professionnelle maritime 13

III. LIGNE DIRECTRICE N°3 : CONTRIBUER AU RENFORCEMENT DE LA CULTURE DE PRÉVENTION 15

Objectif 6 : Intégrer les enjeux de santé et de sécurité au travail dans la formation 15

Action 6.1. Poursuivre la sensibilisation des élèves en formation initiale et des actifs en formation continue 15

Action 6.2. Développer le contenu des référentiels de formation en santé et sécurité au travail 15

Action 6.3. Amplifier la formation et l'information des acteurs de la prévention des risques professionnels internes et externes 16

Objectif 7 : Favoriser le retour d'expérience en matière de sécurité au travail 16

Action 7.1. Inciter les employeurs à conduire de façon systématique une analyse clinique après les AT les plus graves 16

Action 7.2. Tirer les enseignements de l'analyse clinique des AT 17

Objectif 8 : Diffuser les ressources et les connaissances en PRPM aux professionnels et aux acteurs de la prévention du secteur maritime 17

IV. LIGNE DIRECTRICE N°4 : ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES - RESPONSABILISER LES EMPLOYEURS

18

Objectif 9 : Accompagner et soutenir les initiatives des entreprises, des organisations professionnelles et des autres acteurs de la prévention 18

Action 9.1. Mettre en place des mécanismes financiers d'accompagnement des entreprises 18

Action 9.2. Renforcer les démarches d'évaluation des risques professionnels et de transcription de leurs résultats dans un document unique (DUP / DUER / DUERP) 18

Action 9.3. Agir en amont sur la conception / le réaménagement des navires, des espaces de travail et des équipements de travail 19

Action 9.4. Appuyer l'action des CSE / C2SCT maritimes dans le domaine de la PRPM 20

Action 9.5. Appuyer l'action des organisations professionnelles des principaux secteurs maritimes 20

Objectif 10 : Responsabiliser les employeurs 20

Action 10.1. Permettre aux entreprises d'agir 20

Action 10.2. Aborder la prévention sous l'angle des coûts 20

Action 10.3. Proposer aux employeurs des plans d'accompagnement personnalisés pour évaluer les risques et bâtir un plan d'actions de prévention adapté 21

Action 10.4. Repérer et alerter les entreprises très accidentogènes 21

Action 10.5. Mettre en place des contrats d'engagement avec les principales organisations professionnelles et syndicales représentatives attestant de leur soutien dans la mise en œuvre du plan de prévention 21

V. LIGNE DIRECTRICE N°5 : S'ENGAGER SUR LES RISQUES PRIORITAIRES IDENTIFI

22

Objectif 11 : Lutter contre les risques graves et mortels 22

Action 11.1. Renforcer les actions de prévention des risques mortels 21

Action 11.2. Mieux cerner les risques graves et définir des actions de prévention ciblées 21

Action 11.3. Mettre en place systématiquement une cellule d'aide psychologique en cas d'accident grave ou mortel 23

Objectif 12 : Améliorer la connaissance et la prévention des autres risques prioritaires 23

Action 12.1. Prévenir l'exposition aux produits chimiques 23

Action 12.2. Prévenir le risque machine 23

Action 12.3. Prévenir les risques liés au bruit 24

Action 12.4. Prévenir l'accidentologie professionnelle du personnel d'hôtellerie 24

Action 12.5. Prévenir l'accidentologie professionnelle des nouveaux embauchés 24

Action 12.6. Prévenir l'accidentologie aux mains 25

Action 12.7. Étudier les lésions traumatiques de la tête 25

Action 12.8. Étudier les lésions oculaires 25

Action 12.9. Objectiver et étudier l'origine de la suraccidentalité constatée dans les genres de navigation PC et PL pour la pêche et au cabotage pour le commerce 26

Action 12.10. Prévenir les risques psychosociaux (RPS) 26

Objectif 13 : Réduire l'impact des problématiques de santé publique sur l'accidentologie 26

Action 13.1. Agir sur certains enjeux de santé publique 26

I. LIGNE DIRECTRICE N°1 : PILOTER, COORDONNER ET ANIMER LA PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS MARITIMES

Objectif 1 : Définir et mettre en place une gouvernance et une organisation adaptées aux enjeux au sein de l'Enim

Action 1.1. Rénover la gouvernance en réorganisant le Conseil d'administration de l'Enim

À travers la révision du décret de 2010, la gouvernance de l'Enim évolue afin de devenir paritaire. Cela se traduit notamment par la participation des partenaires sociaux au Conseil d'administration (ces derniers intervenaient depuis 2018 dans une instance dédiée : le Comité des parties intéressées).

Le décret n°2023-350 du 9 mai 2023 prévoit un CA de l'Enim nouvellement composé de quatre collèges distincts :

- Un collège des représentants des employeurs
- Un collège des représentants des salariés
- Un collège de personnes qualifiées
- Un collège de représentants des pensionnés

En matière de prévention des risques professionnels, le CA de l'Enim est amené à valider :

- Le plan pluriannuel de prévention et le budget associé,
- Les programmes annuels,
- Le bilan annuel du plan d'action.

Action 1.2. Créer un département de la Prévention des Risques Professionnels Maritimes

Afin d'assurer ce pilotage, l'Enim a créé au sein de la sous-direction des politiques sociales maritimes (SDPSM) un département dédié, préfigurateur d'une logique de branche.

Le département « AT/MP » assure trois missions principales complémentaires : le pilotage de la politique (renforcée) de prévention des risques professionnels maritimes, l'instruction et la gestion des prestations légales de réparation et l'accompagnement des employeurs afin de conforter leur implication dans le fonctionnement de la branche.

Il est composé de deux pôles.

Le pôle « réparation » a pour missions d'instruire et de traiter les dossiers de qualification des accidents du travail, les demandes de reconnaissance de maladie professionnelle, l'ouverture des droits aux prestations de réparation (IJ, rentes d'invalidité, allocations...) et de contribuer à leur mise en paiement.

Le pôle « prévention des risques professionnels maritimes » a pour missions d'assurer le pilotage et la coordination de la politique de prévention, de contribuer à sa mise en œuvre au travers d'une programmation annuelle, de conseiller les employeurs et les organisations

professionnelles et de favoriser le déploiement des prestations de l’Institut Maritime de Prévention (IMP).

Ce département aura également pour mission de collecter, analyser puis notifier à chaque entreprise leurs indicateurs de sinistralité individualisés.

La transmission de ces données constitue un facteur majeur pour renforcer l’implication et la responsabilisation des entreprises. Ce travail d’objectivation, véritable levier, permettrait de favoriser la mise en œuvre de mesures de prévention au sein des entreprises.

Action 1.3. Animer et coordonner le réseau des partenaires acteurs de la prévention

Le champ de la prévention des risques professionnels maritimes est composé de nombreux acteurs dont les niveaux d’intervention diffèrent selon la nature de leur activité, leurs métiers et leurs compétences.

La prévention des risques professionnels maritimes représente le cœur de métier de l’IMP², composé essentiellement de préveteurs et d’experts dans le domaine.

Par ailleurs, les professionnels de santé du SSGM³, les ISN-PRPM⁴, les travailleurs sociaux du SSM⁵, les inspecteurs du travail⁶ contribuent à diffuser une culture de prévention dans le secteur maritime et, en accompagnant les marins et les employeurs, à agir pour la réduction de l’accidentologie et de la sinistralité.

Ces différents acteurs pourront utilement être sollicités pour contribuer à la mise en œuvre de ce plan de prévention.

L’enjeu pour la réussite du pilotage de la politique de prévention des risques professionnels vise à construire, avec ces acteurs, un écosystème cohérent et un réseau de partenaires, coordonnés, engagés sur les mêmes objectifs et complémentaires dans leurs actions.

L’influence que ces différents acteurs peuvent avoir auprès, notamment, des représentants du personnel et/ou des employeurs, doit être exploitée pour diffuser l’exigence et l’obligation de prévention dans toutes les entreprises.

Afin d’assurer l’animation de ce réseau et la collaboration continue entre les partenaires, une comitologie dédiée doit être mise en place

Action 1.4. Gérer le budget de la PRPM

Une enveloppe annuelle prévisionnelle avait été envisagée pour la mise en œuvre annuelle du plan de prévention.

Le budget annuel sera voté par le CA de l’Enim au regard de la programmation proposée par

² Institut Maritime de Prévention

³ Service de Santé des Gens de Mer

⁴ Inspecteurs de la Sécurité des Navires et de la Prévention des Risques Professionnels Maritimes

⁵ Service Social Maritime

⁶ La liste des acteurs n’est pas exhaustive. Ceux-ci ne sont cités qu’à titre d’exemple.

le Département AT/MP, et soumis à validation des tutelles.

Ce budget annuel comprendrait

- Le budget alloué à l'IMP dans le cadre du marché public signé avec l'Enim
- Le fonctionnement du réseau des conseillers en prévention de l'Enim (dont les salaires...),
- Les frais de programme (logistiques, communication...)
- Les frais liés à l'animation du réseau des partenaires.

Action 1.5. Évaluer le plan pluriannuel de PRPM et rendre compte au conseil d'administration

Chaque action du plan de prévention fera l'objet d'indicateurs de suivi, d'indicateurs de résultats et d'objectifs. Ils pourront être revus chaque année.

Les résultats de ces indicateurs seront partagés non seulement avec les partenaires de la prévention mais aussi avec les organisations professionnelles et les employeurs. L'atteinte ou non des objectifs fixés est aussi de la responsabilité des entreprises et doit contribuer à une prise de conscience collective des enjeux, des progrès et des efforts à poursuivre.

Le plan de prévention et son bilan seront présentés chaque année au CA de l'Enim.

Objectif 2 : Assurer un accompagnement de proximité pour les employeurs et les marins

Action 2. 1. Déployer un réseau de conseillers en prévention sur le littoral

Le réseau des conseillers en prévention de l'Enim déployé sur l'ensemble du territoire national, métropolitain et outre-mer, aura la double mission de :

- Mettre en œuvre sur leur territoire le plan pluriannuel de prévention des risques professionnels maritimes
- D'accompagner les entreprises maritimes à la prévention des risques professionnels maritimes

Plus précisément, les conseillers en prévention de l'Enim ont pour missions principales d'accompagner les employeurs et les entreprises du secteur maritime de leur secteur géographique dans leur diagnostic d'exposition aux risques professionnels, de prescrire un plan d'actions de prévention ciblé et de favoriser la mise en œuvre de ce plan d'actions en faisant appel le cas échéant à d'autres expertises. Les conseillers en prévention interviennent notamment auprès des entreprises suite à un accident du travail maritime ou au regard des données de sinistralité individuelles.

Ils auront également pour missions de conseiller les employeurs et les organisations professionnelles dans leur stratégie et leurs démarches de prévention.

Le réseau des conseillers en prévention a été envisagé en définissant des zones d'intervention selon les critères suivants :

- La répartition géographique des navires selon leur port d'immatriculation
- L'activité des navires dans les différentes zones
- Le nombre de salariés rattachés à ces navires

- Une implantation adossée aux structures administratives des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) ou Direction de la mer pour à la fois créer des synergies entre services et « minimiser » les coûts de fonctionnement du réseau

Ainsi pour couvrir l'ensemble du territoire (métropole et ultra-marin), une vingtaine de zones géographiques sont identifiées

Les trois premiers conseillers en prévention seront recrutés en 2024.

II. LIGNE DIRECTRICE N°2 : CONSOLIDER ET PARTAGER LA CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTOLOGIE PROFESSIONNELLE MARITIME

De meilleures connaissances de l'accidentologie professionnelle maritime permettront de mieux orienter la politique de prévention.

Dans le domaine maritime, pour les marins affiliés, les données de l'Enim constituent la source d'information en santé au travail (AT/MP) la plus riche et la plus fiable, que ce soit en matière de fréquence, de gravité et de coût.

À ces données, s'ajoute les données des QCATM⁷, historisées et exploitées par l'IMP dans le cadre de son partenariat avec l'Enim, qui donne des informations qui enrichissent nos connaissances sur les circonstances des accidents (AT).

Déjà, de nombreux travaux d'analyse sont conduits sur la base de ces deux sources d'information. Sans être complets, ils donnent un panorama extrêmement utile des caractéristiques de l'accidentologie professionnelle maritime.

Néanmoins, ce panorama pourrait être complété et amélioré en atteignant les trois objectifs détaillés ci-dessous.

Objectif 3 : Améliorer la fiabilité quantitative et qualitative des données

Action 3.1. Améliorer la procédure de déclaration des AT (DATM)

⇒ Développer la procédure dématérialisée de remplissage et de transmission du formulaire RPM 102 et du QCATM

L'employeur peut déjà transmettre le formulaire RPM102 à l'Enim au format numérique via son espace personnel sur le site de l'établissement. Cette possibilité déclarative existe en complément de la déclaration « historique » au format papier. Format papier qui reste à ce jour fortement majoritaire car 91% des déclarations sur le 1^{er} semestre 2022 ont été réalisées par ce biais.

Le développement et la promotion de l'offre d'un service en ligne relèvent des objectifs et des actions à mettre en œuvre dans le cadre de la COG 3 Enim.

Action 3.2. Améliorer le taux de collecte des QCATM auprès des employeurs avec un objectif d'exhaustivité en 2025

Une campagne de communication dédiée à destination des employeurs sera mise en œuvre afin :

⁷ Questionnaire sur les circonstances des accidents de travail maritime

- D'une part, d'expliquer l'intérêt d'un remplissage exhaustif et de qualité du QCATM dans le cadre de la prévention des risques,
- D'autre part, de faire la promotion du service de déclaration en ligne (puisque le remplissage du QCATM bien qu'il ne soit pas obligatoire dans le cadre de la qualification des accidents du travail, est corrélé au RPM 102 en ligne).

Action 3.3. Sous réserve de satisfaire aux conditions du RGPD, transmettre, via des flux sécurisés, les données du RPM102 à la DGT et au SSGM

Ces données permettront aux médecins des gens de mer, d'une part, et aux inspecteurs du travail, d'autre part, d'intervenir, dans leurs champs de compétence respectifs, auprès de chaque employeur maritime avec des arguments objectivés et, par ce biais, de les impliquer dans les démarches de prévention.

Cette transmission nécessitera une évolution réglementaire.

Objectif 4 : Optimiser l'exploitation et le traitement des données

Action 4.1. Lier la prévention à la réparation

Insérer des informations nécessaires à la prévention dans les outils Enim utilisés pour traiter la réparation (PE⁸, PENHIR⁹) et former les équipes de l'Enim en charge de la réparation à la logique de prévention.

Action 4.2. Optimiser le contenu des formulaires RPM102 et QCATM et améliorer la convergence entre les deux

Action 4.3. Extraire et exploiter les données AT/MP en outre-mer

Action 4.4. Intégrer les données de prestations en nature (PN) aux calculs du coût de la couverture du risque AT/MP

Action 4.5. Permettre l'identification et le suivi des AT trajet

Objectif 5 : Partager les connaissances

Action 5.1. Créer un observatoire de l'accidentologie professionnelle maritime

L'observatoire constitue un instrument statistique centré sur l'unification, la fiabilisation et l'exploitation des données à des fins d'analyse. La prise de décisions relatives aux actions de prévention à mener n'est néanmoins pas du ressort de l'observatoire.

⁸ Outil dédié à la gestion des Prestations en Espèces (indemnités journalières)

⁹ Outil dédié au calcul des pensions, dont les pensions d'invalidité pour accident du travail ou maladie professionnelle

En tant que dispositif de collecte, d'analyse et de mise à disposition d'informations, l'observatoire doit :

- Caractériser la situation en matière de risques professionnels maritimes (par secteur d'activité, par métier, selon les caractéristiques de navire, par zone géographique...),
- Comprendre les évolutions et leurs déterminants,
- Caractériser les employeurs les plus exposés,
- Évaluer les impacts financiers (mettre en évidence un effet de levier des actions de préventions sur la réduction des dépenses de réparation des risques AT/MP)
- Partager des informations, notamment avec les employeurs (s'appuyer sur des données objectives pour impliquer les employeurs dans une logique de responsabilisation) et renforcer la culture de la prévention dans le secteur maritime.

III. LIGNE DIRECTRICE N°3 : CONTRIBUER AU RENFORCEMENT DE LA CULTURE DE PRÉVENTION

Objectif 6 : Intégrer les enjeux de santé et de sécurité au travail dans la formation

La formation initiale et continue représente une étape essentielle pour la diffusion et l'appropriation par les marins – futurs ou en exercice – d'une culture de la prévention des risques professionnels.

Action 6.1. Poursuivre la sensibilisation des élèves en formation initiale et des actifs en formation continue

Action à destination des élèves.

- ⇒ Poursuivre la tournée dans les écoles

Action à destination des marins actifs

- ⇒ Poursuivre l'offre d'intervention directe des préveteurs de l'IMP en matière de formation continue, y compris dans les centres de formation
- ⇒ Imposer, via les administrations compétentes, la formation aux EPI pour les employeurs les plus accidentogènes (obligation réglementaire en matière de santé et sécurité au travail)

Sur certaines thématiques, d'autres acteurs tels que le SSGM ou le BEAMer pourront également être sollicités (à déterminer dans le cadre de la programmation annuelle).

Action 6.2. Développer le contenu des référentiels de formation en santé et sécurité au travail

Action à destination des enseignements / des enseignants.

Les référentiels des formations maritimes comprennent souvent une thématique santé et sécurité au travail, déclinée sous forme de compétences, de connaissances ou d'aptitudes à acquérir ; mais avec un manque d'explications et d'exemples concrets.

D'autre part, les enseignements techniques et professionnels, voire certains enseignements généraux (physique-chimie par exemple) sont l'occasion de diffuser des messages clés de prévention non encore identifiés.

- ⇒ Collaborer avec les professeurs des centres de formation, l'IGEM/UCEM et les experts de la DG AMPA pour :
 1. Détailler et illustrer les thématiques sécurité des enseignements pour produire une base documentaire commune plus riche et assimilable à un « manuel scolaire ».
 2. Définir des messages clés de prévention « intégrés » aux enseignements

techniques, professionnels, voire généraux, et les transmettre : brochures, réunions pédagogiques, webinaires...

- ⇒ Veiller à l'articulation de ces travaux avec les référentiels STCW¹⁰ (une des références obligatoires dont découlent les référentiels de l'enseignement maritime français).
- ⇒ Veiller à l'articulation de ces travaux avec le programme de la discipline Prévention Santé Environnement qui a été ajoutée aux référentiels de tous les enseignements professionnels, y compris maritimes.
- ⇒ S'appuyer sur les ressources INRS / CARSAT existantes pour les enseignements professionnels terrestres (cf. par exemple, les TutoPrev' de l'INRS sur certains métiers ou secteurs d'activités : BTP, métiers du bois, transport routier de marchandises...).

Action 6.3 Amplifier la formation et l'information des acteurs de la prévention des risques professionnels internes et externes

- ⇒ Poursuivre les stages « Sécurité et conditions de travail à bord des navires » proposés à tous les acteurs de la prévention du monde maritime et notamment aux employeurs.
- ⇒ Prioriser les entreprises dont la sinistralité est supérieure à la moyenne du secteur (dès lors que les données seront accessibles) et inciter les chefs d'entreprises à y participer.
- ⇒ Développer l'offre de formation / information collective, en tenant compte des référentiels légaux applicables, à destination d'autres acteurs de la prévention. Par ex. :
 - Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels, afin de les accompagner dans leurs missions de « prévention des risques professionnels maritimes ». Le cas échéant, leur proposer une offre adaptée de formation initiale et continue sous forme de webinaires thématiques par exemple.
 - Les représentants du personnel élus aux CSE et aux C2SCT : proposer une offre de formation spécifique au secteur maritime.
- ⇒ Proposer une offre de formation / information spécifique à destination des employeurs pour lesquels une suraccidentalité aura été repérée.
- ⇒ Construire une offre de formation individualisée à la demande des entreprises en réponse à leurs besoins

Objectif 7 : Favoriser le retour d'expérience en matière de sécurité au travail

Action 7.1. Inciter les employeurs à conduire de façon systématique une analyse clinique après les AT les plus graves.

- ⇒ Fournir un outil dédié pour leur permettre de réaliser cette analyse et un modèle de support à rédiger

¹⁰ STCW : Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

⇒ Proposer l'assistance de l'IMP et du réseau des conseillers en prévention de l'Enim

Action 7.2. Tirer les enseignements de l'analyse clinique des AT

- ⇒ Réaliser l'analyse clinique de certains AT potentiellement porteurs d'enseignements intéressants pour la prévention des risques professionnels. Utiliser également les rapports du BEAmer, lequel pourrait être associé à ce travail d'analyse.
- ⇒ Exploiter les résultats de cette analyse clinique :
 - Intégration aux modèles de DUER,
 - Exploitation pédagogique (par ex. formation arbre des causes),
 - Diffusion large auprès des professionnels selon des modalités à définir (cf. fiches OPPBTP¹¹ « ce qu'il s'est passé / ce qu'il aurait fallu faire »).

Objectif 8 : Diffuser les ressources et les connaissances en PRPM aux professionnels et aux acteurs de la prévention du secteur maritime

Pour renforcer la culture de prévention des risques professionnels maritimes, la diffusion des ressources en prévention (connaissances acquises, données produites, offre de services) doit être la plus large possible, non seulement en direction des entreprises et des salariés du secteur maritime mais aussi des acteurs de la prévention.

Action 8.1. Construire et déployer des stratégies de communication adaptées

Pour être efficace et contribuer au renforcement de la culture de la PRM, les ressources en prévention doivent être transmises grâce à la mise en place de stratégies de communication ciblées et adaptées, prenant en considération :

- La définition de la cible,
- La vulgarisation des connaissances et des données en prévention,
- La conception et réalisation de supports de communication/sensibilisation dédiés,
- Le choix des canaux de diffusion les plus appropriés aux contenus produits et à la cible visée.

¹¹ Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics

IV. LIGNE DIRECTRICE N°4 : ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES – RESPONSABILISER LES EMPLOYEURS

Objectif 9 : Accompagner et soutenir les initiatives des entreprises, des organisations professionnelles et des autres acteurs de la prévention

Action 9.1. Réfléchir à la mise en place de mécanismes financiers d'accompagnement des entreprises

Une réflexion est à mener sur les mécanismes d'accompagnement et de soutien, sachant qu'ils pourraient être de deux ordres :

- Une aide accordée sous forme de mise à disposition de conseillers en prévention.
- Une aide accordée sous forme de contribution financière directe, selon le modèle des aides financières simplifiées (AFS) de la branche ATMP du régime général ; subventions accordées aux petites entreprises (1 à 49 salariés) de 40 à 70 % de l'investissement en prévention (matériel, diagnostic, formation) plafonnée à 25000 €. Ce financement pourrait être pris en charge soit par les aides d'intervention du risque ATMP soit, en tant que de besoin et de façon complémentaire, par le règlement d'action sanitaire et sociale.

Avec :

- Une attention renforcée pour les TPE/PME (les mécanismes d'aide tiendraient compte de la taille des entreprises).
- Un soutien à des initiatives territoriales portées par des acteurs locaux, dès lors qu'elles ont une dimension collective et qu'elles peuvent donner lieu à une capitalisation nationale.
- Un soutien prioritairement accordé aux actions qui entrent dans le champ des actions 9.2 à 9.4 ci-dessous ou le champ des thèmes retenus dans la ligne directrice n°5.

Ces mécanismes financiers de soutien aux entreprises seront conditionnés aux efforts déjà consentis et à ceux sur lesquels elles sont prêtes à s'engager en matière de prévention et de formation.

Action 9.2. Renforcer les démarches d'évaluation des risques professionnels et de transcription de leurs résultats dans un document unique (DUP / DUER / DUERP¹²)

La loi du 2 août 2021 renforçant la prévention en santé au travail confirme que l'évaluation des risques est la pierre angulaire de toute démarche de prévention des risques professionnels. Le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) constitue ainsi un préalable indispensable à la définition d'actions de prévention. Il doit être construit avec l'ensemble des salariés de l'entreprise.

¹² Document unique de Prévention / document unique d'évaluation des risques / Document unique d'évaluation des risques professionnels

- ⇒ Comptabiliser le nombre de DUER existants dans les entreprises d'armement maritime (seulement 45 % des entreprises françaises selon une enquête de la DARES¹³ datée de 2016).
- ⇒ Systématiser le travail de diagnostic/évaluation des risques et la transcription de ses résultats dans un DUERP dans toutes les entreprises (se donner un objectif de progression annuel).
- ⇒ S'appuyer sur les organisations professionnelles et l'inspection du travail pour rappeler aux entreprises qu'il s'agit d'une obligation légale et orienter les entreprises en défaut vers le réseau des conseillers en prévention.
- ⇒ Permettre que cette évaluation soit réellement le pivot d'une démarche de prévention des risques professionnels maritimes, c'est-à-dire qu'elle débouche systématiquement, sous la vigilance de l'inspection du travail et/ou des ISN, sur une « liste d'actions » ou un « plan de prévention » (conformément à la terminologie employée dans la loi du 2 août 2021) adapté. Dans ce cadre, l'entreprise pourra faire l'objet d'un accompagnement personnalisé pour rédiger et initier la mise en œuvre de son propre plan de prévention.
- ⇒ Actualiser les outils d'aide à la démarche d'évaluation et de prévention des risques professionnels en fonction des exigences de la loi du 2 août 2021.
- ⇒ Favoriser leur diffusion et leur appropriation par les entreprises.
- ⇒ Mettre en place un service de mise à jour des DUER.

Action 9.3. Agir en amont sur la conception / le réaménagement des navires, des espaces de travail et des équipements de travail

La prise en compte du travail réel lors de la phase de conception / réaménagement d'un navire ou plus généralement d'un espace de travail ou d'un équipement de travail est d'une importance capitale pour s'assurer que, lors de sa mise en service et utilisation future, il offrira aux marins des conditions de travail optimales, limitant les risques plus difficiles à corriger *a posteriori*.

Cette action peut prendre plusieurs formes :

- Développer, promouvoir et assurer une offre de service – conseils - auprès des entreprises maritimes et de construction navale (s'inspirer le cas échéant des travaux menés par les organisations professionnelles, dont le CNPMEM¹⁴),
- Contribuer au fonctionnement des CRS / CCS¹⁵,
- Participer à la rédaction de la réglementation relative aux questions de santé et de sécurité du travail maritime.

¹³ Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités

¹⁴ Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins

¹⁵ Commission Régionale de Sécurité / Commission Centrale de Sécurité

Action 9.4. Appuyer l'action des CSE / C2SCT¹⁶ maritimes dans le domaine de la PRPM

Dans les entreprises qui en disposent, CSE et, le cas échéant, C2SCT doivent exercer pleinement leurs prérogatives en santé au travail.

L'existence d'un CSE et plus encore d'une C2SCT dépendent de la taille de l'entreprise. De fait, les actions décidées en leur sein peuvent toucher un nombre important de salariés. L'impact de ces instances est majeur et elles constituent à ce titre un levier important du plan de prévention.

Afin d'apporter une expertise technique, il sera nécessaire de développer la présence systématique des conseillers en prévention de l'Enim dans les CSE / C2SCT maritimes (via une évolution réglementaire et un décret spécifique).

Autant que possible, la présence des préventeurs de l'IMP sera valorisée.

Action 9.5. Appuyer l'action des organisations professionnelles des principaux secteurs maritimes

Objectif 10 : Responsabiliser les employeurs

Action 10.1. Permettre aux entreprises d'agir

- ⇒ S'appuyer sur l'observatoire de l'accidentologie et de la sinistralité pour collecter et qualifier les données par secteur professionnel, par zone géographique et par employeur.
- ⇒ Informer les entreprises maritimes sur les données sectorielles.
 - Réalisation et diffusion d'une plaquette des données RPM sur l'ensemble des secteurs d'activité (pêche, commerce, activités portuaires, cultures marines, etc.)
 - Réalisation et diffusion de fiches de synthèse par secteur d'activité
- ⇒ Transmettre les données individualisées aux employeurs afin notamment de leur permettre de se situer en matière de sinistralité par rapport à leur secteur d'activité.

Action 10.2. Aborder la prévention sous l'angle des coûts

- ⇒ Poursuivre les travaux de réflexion sur la PECA¹⁷.
- ⇒ Travailler avec les entreprises sur les coûts financiers liés aux risques (PECA, absentéisme, baisse de rendement et de chiffre d'affaires, le cas échéant, nouvelle contribution ou paiement d'un malus...) et les coûts liés à la prévention (investissements).

¹⁶ Comité Social et Économique / Commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail

¹⁷ Prise en charge armateur

Action 10.3. Proposer aux employeurs des plans d'accompagnement personnalisés pour évaluer les risques et bâtir un plan d'actions de prévention adapté.

⇒ S'appuyer sur l'obligation légale du DUER pour enjoindre les entreprises à mettre en place un plan de prévention propre (cf. action 9.2.)

Action 10.4. Repérer et alerter les entreprises très accidentogènes

⇒ Repérer les atypies au sein des entreprises maritimes et communiquer auprès des entreprises concernées pour qu'elles engagent de nouvelles mesures de prévention.

Action 10.5. Mettre en place des contrats d'engagement avec les principales organisations professionnelles et syndicales représentatives attestant de leur soutien dans la mise en œuvre du plan de prévention.

V. LIGNE DIRECTRICE N°5 : S'ENGAGER SUR LES RISQUES PRIORITAIRES IDENTIFIÉS

Objectif 11 : Lutter contre les risques graves et mortels

Action 11.1. Renforcer les actions de prévention des risques mortels

Deux principaux risques mortels sont identifiés, sur lesquels une action de prévention doit être maintenue ou définie : les chutes à la mer (y compris consécutives à un engagement dans l'engin de pêche à bord des caseyeurs et des fileyeurs), le risque amiante.

Pour la chute à la mer :

- ⇒ Dans la continuité de la campagne de prévention « En mer, la chute ne prévient pas ! » débutée en 2019 et en s'appuyant sur la modification récente de la division 226¹⁸ concernant la récupération d'un homme à la mer, poursuivre les actions déjà mises en œuvre, et qui ont montré leur intérêt :
 - Organiser et animer des sessions d'information « chute à la mer » et des exercices de récupération d'un homme à la mer, notamment après un événement de mer.
 - Aider les entreprises concernées à rédiger et tester les procédures de récupération d'un homme à la mer devenues obligatoires.

Pour l'amiante :

- ⇒ Rappeler aux employeurs du secteur maritime leurs obligations en matière de prévention des expositions à l'amiante [le DTA (diagnostic technique amiante) et le RAT (repérage avant travaux)] pour renforcer les actions déjà conduites sur ce sujet par d'autres acteurs de la prévention, principalement les DIRM¹⁹ et les DREETS²⁰.
- ⇒ Promouvoir le dispositif de dépistage des conséquences d'une exposition à l'amiante.

Action 11.2. Mieux cerner les risques graves et définir des actions de prévention ciblées

Il existe des études et rapports annuels concernant les maladies professionnelles (MP) graves – c'est-à-dire les MP avec IPP²¹ – depuis 2018 ; concernant les accidents de travail maritimes (AT) graves pour l'année 2019 uniquement.

- ⇒ Systématiser ces études pour mieux cerner les risques graves.

¹⁸ Division 226 de la réglementation concernant la sécurité des navires – Navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 12 mètres et inférieure à 24 mètres

¹⁹ Direction interrégionale de la mer

²⁰ Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités

²¹ Taux d'invalidité partielle permanente

Les résultats de ces études révèlent déjà un risque « TMS²² & dorsalgie » élevé qui devra faire l'objet d'une action ciblée.

En effet, pour les MP, les TMS et les dorsalgies représentent la proportion de MP avec IPP la plus élevée (53 % entre 2018 et 2020).

Pour les AT, « rachis, colonne vertébrale » apparaît comme un des sièges des lésions les plus fréquents à la pêche et au commerce.

⇒ Définir et conduire une démarche de prévention du risque « TMS & dorsalgie ».

Action 11.3. Mettre en place systématiquement une cellule d'aide psychologique en cas d'accident grave ou mortel incluant l'employeur

Objectif 12 : Améliorer la connaissance et la prévention des autres risques prioritaires

Les autres risques prioritaires ont été identifiés à partir du résultat des études statistiques ou repérés suite à des événements graves et récurrents. Ils peuvent être abordés selon la nature du risque ou selon d'autres critères : par population de marin, par siège des lésions, par zone géographique ou par caractéristique d'une flottille.

Action 12.1. Prévenir l'exposition aux produits chimiques

⇒ Par ex. étendre au reste du littoral et à l'Outre-Mer l'action de sensibilisation des vendeurs des coopératives maritimes expérimentée depuis 2019 en Bretagne et dans les Pays de la Loire.

N.B. : non compris le risque amiante qui est pris en considération dans l'action 11.1.

Action 12.2. Prévenir le risque machine

« Risque machine » est une terminologie qui recouvre tous les dangers associés à l'utilisation des machines. Malgré une réglementation européenne dédiée, qui existe depuis la fin des années 1980, le risque machine reste une problématique de prévention des risques professionnels très importante, que ce soit pour la branche ATMP du régime général ou la MSA. C'est également une problématique pour laquelle le secteur maritime a accumulé du retard du fait de son exclusion du champ d'application de la réglementation européenne.

L'étude IMP conduite en 2020 sur cette thématique a montré que les AT liés au risque machine :

- Représentaient de l'ordre de 8 % de l'ensemble des AT (7 % à la pêche, 8 % au commerce et 14 % dans les cultures marines), ce qui constitue une proportion significative,
- Avaient des conséquences plutôt plus graves que l'ensemble des QCATM, avec

²² Troubles musculo-squelettiques

notamment une surreprésentation des conséquences de type « amputation » et « fracture, luxation ».

Cette étude a débouché sur une première version d'un référentiel de diagnostic du risque machine, adapté aux équipements présents à bord des navires de pêche et de commerce, ou dans les entreprises de cultures marines.

De nombreux travaux sont encore à faire dans le domaine. Par ex. :

- ⇒ Produire une deuxième version du référentiel de diagnostic sécurité machine qui corrige les erreurs – déjà identifiées – commises dans la première.
- ⇒ Tester cette deuxième version à une échelle large, en lien avec les actions menées sur l'évaluation des risques professionnels.
- ⇒ Définir un référentiel d'autodiagnostic – plus simple d'accès que le référentiel « expert » – à destination des TPE/PME.
- ⇒ Conduire une campagne de sensibilisation à propos du risque machine et de diffusion des outils élaborés pour analyser et prévenir ce danger.
- ⇒ Travailler avec les fabricants et installateurs de machines spécifiques au secteur maritime pour évaluer et, le cas échéant, améliorer leur prise en considération des exigences de la réglementation machine.

Action 12.3. Prévenir les risques liés au bruit

- ⇒ Conduire une étude de l'exposition au bruit à bord des navires neufs ou récents (< 5 ans) pour mesurer les progrès réalisés par rapport aux navires plus anciens.
- ⇒ Travailler sur l'évolution de la réglementation
- ⇒ Promouvoir les dépistages des conséquences d'une exposition à des niveaux de bruit excessifs

Action 12.4. Prévenir l'accidentologie professionnelle du personnel d'hôtellerie

- ⇒ Mettre à jour et terminer l'étude commandée par l'Enim à l'IMP, débutée en 2020, et interrompue par la crise sanitaire.
- ⇒ Transmettre les principaux résultats d'étude aux armateurs concernés.
- ⇒ Construire le cas échéant avec les organisations professionnelles et les armateurs eux-mêmes un plan d'actions dédié.

Action 12.5. Prévenir l'accidentologie professionnelle des nouveaux embauchés

Quel que soit le secteur d'activité, les nouveaux embauchés, les saisonniers et les travailleurs temporaires représentent des populations plus fragiles vis-à-vis des risques professionnels, du fait de leur moins bonne connaissance de l'entreprise et/ou moins grande expérience professionnelle.

- ⇒ Susciter et soutenir les démarches d'accueil, d'intégration et de formation des nouveaux salariés dans l'entreprise maritime, en s'inspirant des actions menées par

d'autres acteurs de la prévention, par ex. le « guide d'accueil d'un nouveau membre d'équipage » conçu et diffusé par les comités régionaux des pêches de Bretagne et des Pays de la Loire, la DIRM NAMO et les DREETS de Bretagne et des Pays de la Loire.

- ⇒ Systématiser la diffusion d'une information prévention à chaque nouvel embauché (via fichier DPAE)

Action 12.6. Prévenir l'accidentologie aux mains

- ⇒ Par ex. après la campagne de sensibilisation qui a suivi l'étude « blessures aux mains » réalisée en 2019, s'orienter vers une action d'essai / évaluation de gants de protection en tenant compte des évolutions dans le domaine de l'anti-coupure et de la protection contre les chocs.

Action 12.7. Étudier les lésions traumatiques de la tête

- ⇒ Initiée dès 2022, l'étude des lésions traumatiques concernant la tête est avant tout une étude statistique des données relatives à cette typologie d'AT. Elle couvre la période 2016-2020 et comprend cinq parties :
 - Partie 1 : analyse quantitative des AT ayant entraîné une lésion traumatique de la tête,
 - Partie 2 : analyse qualitative des QCATM,
 - Partie 3 : analyse des AT graves,
 - Partie 4 : analyse des inaptitudes totales et partielles consécutives à des AT ayant entraîné une lésion traumatique de la tête,
 - Partie 5 : conclusion et pistes de prévention spécifiques

Cette étude pourra être déclinée le cas échéant au travers de nouvelles actions qui viendront enrichir le plan de prévention.

Action 12.8. Étudier les lésions oculaires

- ⇒ Initiée dès 2022, l'étude des lésions oculaires est avant tout une étude statistique des données relatives à cette typologie d'AT. Elle couvre la période 2016-2020 et comprend cinq parties :
 - Partie 1 : analyse quantitative des AT ayant entraîné une lésion oculaire,
 - Partie 2 : analyse qualitative des QCATM,
 - Partie 3 : analyse des AT graves,
 - Partie 4 : analyse des inaptitudes totales et partielles consécutives à des AT ayant entraîné une lésion oculaire,
 - Partie 5 : conclusion et pistes de prévention spécifique.

Cette étude pourra être déclinée le cas échéant au travers de nouvelles actions qui viendront enrichir le plan de prévention.

Action 12.9. Objectiver et étudier l'origine de la suraccidentalité constatée dans les genres de navigation PC et PL²³ pour la pêche et au cabotage pour le commerce

Action 12.10. Prévenir les risques psychosociaux (RPS)

- ⇒ Continuer à accompagner les entreprises d'armement maritime au commerce qui font des demandes sur ces thématiques.
- ⇒ Étendre l'étude de ces thématiques au domaine de la pêche, en lien avec les problèmes d'attractivité qui traversent ce secteur d'activité.
- ⇒ Former et outiller les acteurs de l'entreprise sur la prévention des risques psychosociaux (RPS) et la mise en place de démarches Qualité de vie et des conditions de travail (QVCT)²⁴.
- ⇒ Réfléchir à la diffusion d'outils existants (INRS, réseau ANACT-ARACT) d'aide à l'évaluation et à la prévention des RPS ou d'aide à la mise en œuvre d'une démarche QVCT ou à l'élaboration et à l'élaboration d'outils adaptés au(x) secteur(s) maritime(s).
- ⇒ Mettre en place avec le CRAPEM²⁵, le SSGM et le SSM, un dispositif d'intervention rapide en cas d'événements graves et traumatisants (accidents, décès en mer, suicide ou tentative de suicide) permettant d'agir sur les mécanismes et les conséquences du stress post-traumatique.

Objectif 13 : Réduire l'impact des problématiques de santé publique sur l'accidentologie et la sinistralité

Action 13.1. Agir sur certains enjeux de santé publique

Au-delà de l'exposition aux risques professionnels inhérente à l'activité de l'entreprise, certaines pathologies liées aux modes de vie peuvent avoir un impact sur l'accidentologie professionnelle maritime (sédentarité, addictions...).

Certains facteurs propres au secteur maritime sont des facteurs aggravants des pathologies :

- Un milieu hostile,
 - Un milieu confiné et de promiscuité pour des personnels parfois isolés de leur milieu familial pendant de longues périodes, favorable à l'émergence d'addictions,
 - Une unité des milieux de travail et de vie, avec des impacts potentiels sur les cadences de travail et les possibilités de « déconnexion » physique et psychologique.
- ⇒ Expérimenter des démarches de promotion de la santé cardio-vasculaire par le SSGM
 - ⇒ Développer les actions de lutte contre les addictions en milieu professionnel.

²³ Pêche côtière et pêche au large

²⁴ Qualité de vie et des conditions de travail

²⁵ Le Centre Ressource d'Aide Psychologique En Mer

Des partenaires tels que le SSGM et le SSM seront sollicités sur ces thématiques.