

Assurance et prévention des risques professionnels pour les gens de mer

Éléments de recherche dans 7 pays européens : Allemagne, Belgique,
Danemark, Espagne, République d'Irlande, Italie, Norvège



Sommaire

Introduction 3

Allemagne..... 4

Belgique..... 9

Danemark 12

Espagne 19

République d’Irlande 27

Italie 31

Norvège 36

Références..... 40

Annexe Espagne 45

Introduction

L'IGAS¹, l'IGAM² et l'ENIM³ ont sollicité EUROGIP afin de disposer d'informations sur l'assurance et la prévention des risques professionnels pour les gens de mer.

Bien que le secteur maritime ne fasse pas partie des champs qu'il couvre habituellement, EUROGIP a mené des recherches en s'appuyant sur les connaissances qu'il a des systèmes d'assurance AT/MP dans les pays de l'UE.

Outre quelques références internationales et européennes, les recherches ont concerné sept pays : **Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, République d'Irlande, Italie, Norvège.**

Les informations présentées traitent autant que possible des organismes compétents en matière d'assurance et de prévention des risques professionnels dédiés aux gens de mer, le cas échéant de la sinistralité, ainsi que d'actions et outils de prévention.

Avertissement :

Les informations obtenues résultent de la seule exploitation des données publiques mises en ligne par les pays cités. Elles ne peuvent être considérées comme exhaustives. En effet, de nombreux acteurs interviennent dans ce domaine : organismes de sécurité maritime et d'inspection, services de santé au travail, fédérations professionnelles, partenaires sociaux...

Par conséquent, des recherches plus poussées seraient nécessaires pour affiner, compléter, voire valider les dispositifs présentés en interrogeant les acteurs d'ores et déjà identifiés.

1 Inspection générale des affaires sociales

2 Inspection générale des affaires maritimes

3 Établissement national des invalides de la marine

ASSURANCE

Les marins sont assurés par la BG Verkehr (*Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation* - Institution allemande d'assurance sociale contre les accidents pour le transport commercial, la logistique postale et les télécommunications) dont le siège se situe à Hambourg⁴.

Les "Berufsgenossenschaften" sont les caisses d'assurance accident obligatoire pour les entreprises privées et leurs salariés. Au nombre de neuf, elles sont réparties par secteurs économiques⁵. Elles cumulent les missions de prévention, d'indemnisation et de réhabilitation.

La BG Verkehr résulte de la fusion de la *BG für Fahrzeughaltungen* et de la *See-BG*, ainsi que de la fusion ultérieure avec la *Unfallkasse Post und Telekom*.

Les compagnies maritimes dont les navires battent pavillon allemand sont affiliées à la BG Verkehr. Ce champ de couverture inclut :

- tous les cargos et navires à passagers battant pavillon allemand,
- les navires de pêche battant pavillon allemand dans les grandes et petites pêcheries hauturières et dans la pêche côtière,
- le sauvetage et la plongée,
- les opérations terrestres des compagnies maritimes,
- les associations d'armateurs,
- les courtiers maritimes et leurs associations,
- les confréries et associations de pilotes,
- les entreprises de formation professionnelle maritime,
- l'Association des contrôleurs de canaux,
- les commerçants indépendants, tels que les entrepreneurs de restauration, les tenanciers de cantines, les coiffeurs, les libraires, les fleuristes...qui emploient des travailleurs à bord des navires allemands.

Les personnes employées dans ces entreprises sont légalement assurées contre les AT/MP auprès de la BG Verkehr.

Les bateliers et pêcheurs côtiers indépendants ainsi que leurs conjoints sont également couverts par l'assurance accident obligatoire. Ces entrepreneurs doivent faire partie de l'équipage de leurs navires ou exercer en tant que pêcheurs côtiers sans navire. Une autre condition préalable est qu'ils n'emploient régulièrement pas plus de quatre salariés assurés contre rémunération.

4 <https://www.bg-verkehr.de/> voir notamment Onglet : Versicherung und Leistungen (Assurance et prestations) - Sous-onglets : Binnenschifffahrt (navigation intérieure), Seeschifffahrt und Fischerei (navigation maritime et pêche)

5 <https://www.dguv.de/en/bg-uk-lv/bgen/index.jsp>

Sous certaines conditions, les employés des navires battant pavillon étranger sont également assurés contre les accidents par le biais de l'assurance dite de détachement. Ces marins doivent résider en Allemagne et avoir été envoyés à l'étranger pour une période limitée par une société basée en Allemagne.

Au sein de la BG Verkehr, quatre services couvrent le secteur de la navigation maritime :

1. Le Département de la sécurité des navires (*Dienststelle Schiffssicherheit*)

Il est chargé de la sécurité en mer et du droit du travail maritime et fonctionne de manière largement indépendante des autres services de la BG Verkehr. Il a pour mission :

- le contrôle du respect des réglementations nationales et internationales relatives à la sécurité technique du navire, notamment dans les domaines de la stabilité, de la protection contre l'incendie, des engins de sauvetage ;
- le contrôle du respect des réglementations dans le domaine de la protection de l'environnement marin ;
- la fixation de l'effectif minimum sur les navires de mer ;
- le contrôle de la conformité avec le code international de gestion de la sécurité (code ISM) ;
- l'inspection des conditions de vie et de travail des gens de mer à bord ;
- les essais et la certification pour les appareils de sauvetage, les matériaux et équipements de protection contre l'incendie et les équipements de prévention de la pollution marine ;
- le contrôle des organismes de formation ;
- le contrôle des navires battant pavillon étranger dans les ports allemands.

Elle dispose d'un réseau d'inspecteurs qui veillent au respect de la réglementation en effectuant des visites de navires.

Elle est responsable de tous les navires battant pavillon allemand et pratiquant la navigation maritime commerciale (y compris la pêche en mer).

2. Le service de santé des gens de mer (*Seeärztlicher Dienst*)

Il a pour mission :

- la gestion des examens médicaux pour les marins et les pilotes ;
- la gestion et la direction technique du "Comité pour l'équipement médical dans la navigation maritime" ;
- l'approbation des cours de recyclage médical pour les officiers de marine ;
- l'enregistrement des médecins de bord ;
- la publication du Manuel médical maritime ;
- le conseil et la participation à tous les sujets fondamentaux de la médecine maritime.

3. Le service chargé du conseil aux compagnies maritimes (*Referat Seeschiffahrt*)

Ce service remplit les missions classiques de la BG en matière de prévention. Il conseille et soutient les entreprises affiliées et leurs employés dans la prévention des accidents du travail et de trajet, des risques sanitaires liés au travail et des maladies professionnelles.

L'assurance accident édicte des règlements de prévention des accidents. Le contrôle du respect de la réglementation est assuré par des contrôleurs de la BG.

4. Le Service des adhésions (*Mitgliederabteilung*)

Ce service est chargé des cotisations d'assurance accident. Il veille à ce que toutes les entreprises affiliées s'acquittent de leurs cotisations d'assurance accident et fournissent les notifications et les preuves nécessaires.

Le **calcul des cotisations** pour les compagnies maritimes diffère de celui des autres entreprises membres de la BG Verkehr dans la mesure où aucun tarif de risque n'est actuellement mis en place pour ce secteur.

En revanche, une distinction est faite entre les gens de mer et les travailleurs à terre :

- Les employés à terre comprennent tous les employés qui ne travaillent pas comme capitaines ou membres d'équipage ou qui ne travaillent pas à bord dans le cadre des opérations du navire. La base de calcul des cotisations pour eux est le salaire brut réel. Toutefois, en raison du moindre risque d'accident, seule une fraction de la rémunération soumise à cotisation est prise comme base de calcul des cotisations.
- Pour les gens de mer, le calcul se base sur un taux de cotisation appliqué non pas aux salaires réels mais à des salaires moyens par poste (capitaine/pêcheur, officier nautique, poissonnier, matelot...). Ces salaires moyens sont fixés (et régulièrement adaptés) par un comité de la BG Verkehr sur la base, le cas échéant, des conventions collectives. Ils sont approuvés par l'Office fédéral de la sécurité sociale.

À noter que les Länder côtiers accordent, pour les petites entreprises de pêche côtière, une contribution aux cotisations d'assurance accident des marins (*Länderzuschuss*).

Cette subvention est également accordée pour financer l'assurance accident personnelle des pêcheurs côtiers. Par ailleurs, les entreprises qui exploitent un cotre de haute mer d'une capacité maximale de 250 mètres cubes pour la petite pêche en haute mer ou qui n'utilisent pas plus d'un cotre côtier à la fois pour la pêche côtière peuvent bénéficier de cette subvention.

Outre la tarification, le service des adhésions prend également en charge les assurés après un accident du travail ou une maladie professionnelle (réadaptation, indemnisation).

PRÉVENTION

Service d'ingénierie en santé et sécurité au travail

Les entreprises membres de la BG Verkehr comptant jusqu'à 50 employés ont la possibilité de se faire conseiller par le service de santé et de sécurité au travail (*ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst*) de la BG Verkehr.

L'ASD offre des conseils et un soutien de spécialistes expérimentés adaptés aux réalités professionnelles. Le conseil aux entreprises est généralement assuré par des partenaires contractuels répartis sur l'ensemble du territoire.

Les principaux thèmes de l'offre de service ASD portent sur :

- l'évaluation des risques : réponses aux questions sur l'évaluation des risques, les mesures de protection, la documentation requise... ;
- la formation à la sécurité au travail : formation directe des personnels ou travailleurs ou vous rendre apte aptitude à réaliser la formation avec vos propres moyens ;
- les bilans de santé des salariés.

La BG Verkehr compte cinq superviseurs (experts en prévention) qui travaillent exclusivement pour la navigation maritime. Ils ont tous une expérience professionnelle dans le domaine (anciens officiers de marine, officiers techniques, experts en pêche...) et contrôlent/conseillent les compagnies maritimes sur toutes les questions de santé et de sécurité au travail.

Les superviseurs sont soutenus par les autres départements spécialisés de la BG Verkehr, par exemple sur les aspects médecine du travail, substances dangereuses, psychologie du travail, prescriptions et règlements...

Les entreprises étant les premières responsables de la prévention, elles constituent le premier point de contact pour les superviseurs. Le conseil individuel des marins n'a lieu que dans des cas particuliers.

En ce qui concerne l'évaluation des risques, toutes les entreprises, quel que soit le secteur, sont tenues par la loi sur la SST (et d'autres règlements⁶) d'y procéder.

Elles sont soutenues dans cette démarche par des spécialistes de la sécurité au travail et des médecins du travail. Les superviseurs de la BG Verkehr conseillent les entreprises à ce sujet lors de leurs visites régulières, mais n'effectuent pas d'évaluation des risques pour elles.

VISITES D'INSPECTION DES BATEAUX

La BG Verkehr a établi et mis en œuvre un système documenté pour l'inspection et la certification des conditions de travail en mer afin de garantir notamment que les conditions de travail et de vie des gens de mer sur les navires battant pavillon allemand sont conformes aux normes nationales et internationales.

La BG fait appel à des inspecteurs qualifiés qui reçoivent une formation et des cours de recyclage. Les organismes agréés doivent répondre à des exigences prescrites en matière de compétence et d'indépendance, qui sont déterminées par une procédure d'agrément.

La BG tient un registre de chaque inspection des conditions de travail maritime transmise par les inspecteurs.

⁶ Voir notamment *Unfallverhütungsvorschrift Seeschifffahrt* (Prescription de prévention des accidents pour la navigation maritime) <https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/1639>

D'après le rapport annuel 2020 sur la loi relative au travail maritime⁷, la BG Verkehr mobiliserait 39 inspecteurs en Allemagne et à l'étranger [a priori il ne s'agit donc pas de personnel propre mais d'intervenants extérieurs agréés].

Sur 203 visites d'inspection en 2020, les principaux manquements constatés portaient sur les points suivants :

- Temps de travail et de repos (17%)
- Protection de la santé et de la sécurité, prévention des accidents (15%)
- Contrats de travail des marins (15%)
- Restauration (11%)
- Installations d'hébergement et de loisirs (8%)
- Procédure pour déposer une plainte à bord (6%)
- Certificats médicaux (5%).

Le Département de la sécurité des navires publie par ailleurs divers documents, notamment sur :

- La mise en œuvre de la loi sur le travail maritime pour les navires battant pavillon allemand - *Leitfaden zur Umsetzung des Seearbeitsgesetzes auf Schiffen unter deutscher Flagge (Leitfaden SeeArbG)*. C'est un guide pratique sur les conditions de vie et de travail des marins. Thèmes principaux : SST, évaluation des risques, temps de travail et de repos⁸
- Le travail en toute sécurité dans la pêche (*Sicheres Arbeiten in der Fischerei - Gute Praxis für ein sicheres Arbeiten auf Fischereifahrzeugen*)⁹
- Les contrôles de sécurité pour les bateaux de pêche (*Sicherheits-Check für Fischereifahrzeuge Handlungshilfe zur Überprüfung von Fischereifahrzeugen ohne Zeugnispflicht*)¹⁰.

Il réalise également différents supports pour la prévention des risques, par exemple pour éviter les accidents liés à l'utilisation de cordages¹¹.

⁷ <https://www.deutsche-flagge.de/de/aktuelles/aktuelle-nachrichten/jahresbericht-2020-zum-seearbeitsgesetz>

⁸ <https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-dienststelle/mlc-leitfaden.pdf>

⁹ https://kompendium.bg-verkehr.de/bgverkehr/xhtml/document.jsf?docId=bgverkehr_see/bgverkehr_see-Documents/b3300_275/b3300_275.pdf&alias=bgverkehr_see_b3300_275_1_&anchor=&event=navigation

¹⁰ https://kompendium.bg-verkehr.de/bgverkehr/xhtml/document.jsf?docId=bgverkehr_see/bgverkehr_see-Documents/hahi25/hahi25.pdf&alias=bgverkehr_see_hahi25_1_&anchor=&event=navigation

¹¹ <https://www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-gesundheit/branchen/binnenschifffahrt/infofilm>

Belgique

ASSURANCE¹²

Toute personne exerçant une fonction maritime à bord d'un navire de mer est soumise à un régime de sécurité sociale particulier.

Celui-ci :

- possède ses propres règles pour les cotisations sociales, le chômage, les pensions de retraite et de survie (Service Fédéral des Pensions, SFP), les assurances maladie-invalidité (Caisse auxiliaire d'assurance maladie-invalidité, CAAMI), les accidents du travail et les maladies professionnelles (Fedris) ;
- est géré par le comité de gestion des marins - qui se compose de représentants des armateurs et marins et qui est contrôlé par les ministres fédéraux des Affaires sociales et du Travail - au sein de l'Office national de sécurité sociale (**ONSS**, <https://www.onss.be/>).

Pour bénéficier des droits à la sécurité sociale, il est obligatoire pour tout personnel navigant et pour les *shoregangers*¹³ susceptibles d'être engagés de s'inscrire sur une liste dite "liste du Pool"¹⁴.

L'inscription sur la liste donne droit à la sécurité sociale spécifique pour les marins de la marine marchande sous le régime belge.

Le comité de gestion des marins de l'ONSS décide des inscriptions sur cette liste en prenant en compte certains critères (aptitude professionnelle, moralité et besoins réels de main-d'œuvre notamment).

Cette inscription est valable pour une période d'un an maximum, à calculer de date à date. Elle tient lieu de permis de travail pour l'engagement dans la marine marchande belge. La période d'un an peut être prolongée, chaque fois pour un an.

ASSURANCE AT/MP

En Belgique, l'assurance contre les accidents du travail est confiée à des assurances privées¹⁵, tandis que Fedris - l'Agence fédérale des risques professionnels - assure les maladies professionnelles.

Par exception, Fedris intervient à la fois comme assureur accidents du travail et maladies professionnelles pour le personnel marin à bord des navires.

12 Principales sources :

<https://www.international.socialsecurity.be/seafarers/fr/a-propos.html>

<https://fedris.be/fr/home>

<https://www.international.socialsecurity.be/seafarers/fr/index.html>

13 Travailleurs occupés à bord des navires de la marine marchande belge pendant la durée de la présence de ces navires dans un port

14 <https://www.international.socialsecurity.be/seafarers/fr/liste-du-pool/inscription.html>

https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg_2.pl?language=fr&nm=1965040909&la=F

15 Les employeurs du secteur privé doivent contracter une assurance contre les accidents du travail auprès d'une entreprise d'assurance agréée. Fedris exerce le contrôle sur ces entreprises.

En son sein, Fedris dispose d'un comité technique pour la marine marchande et d'un comité technique pour la pêche maritime.

Il s'agit d'organes décisionnels compétents pour les rémunérations de base des marins de la marine marchande ou de pêche, les montants des primes dues à Fedris par les armateurs et les demandes d'indemnisation introduites par les marins ou leurs ayants droit.

Ces deux comités se composent, outre d'un président, de 4 représentants des organisations représentatives des armateurs du secteur et de 4 représentants des organisations représentatives des marins.

SINISTRALITÉ

Des données détaillées sont disponibles dans un rapport statistique spécifique sur les accidents du travail dans le secteur de la pêche maritime pour la période 2009-2017¹⁶.

PRÉVENTION

Pour le secteur de la pêche maritime, une loi de 1958 (mise en œuvre par une convention collective de 1986) a abouti à la création d'un fonds de financement permettant l'octroi et la distribution d'avantages sociaux aux salariés du secteur.

Il permet de financer la formation professionnelle des travailleurs et des jeunes, celle des salariés, demandeurs d'emploi, chômeurs et d'organiser des actions spécifiques en faveur de l'emploi.

Ce fonds pour la pêche maritime finance et assure également la sécurité et la santé des travailleurs du secteur via une structure spécifique de prévention : "Previs"¹⁷.

Considérée comme une division du Fonds pour la pêche maritime, elle :

- enquête sur tous les accidents du travail graves ou mortels en collaboration avec un service externe de prévention et de protection au travail ;
- réalise des cartes de sécurité contenant des mesures préventives des accidents recensés, lesquelles sont adressées à tous les armateurs ;
- met également à disposition des informations, publications et divers documents de prévention ainsi qu'une application de prévention disponible sur l'App Store ou Google Play.

16 https://www.fedris.be/sites/default/files/assets/NL/rapport_statistique_at_secteur_de_la_peche_maritime_-_2009_-_2017_-_fr.pdf

17 <https://previs.be/>

S'agissant du suivi médical, les pêcheurs en mer sont tenus de se soumettre à une visite médicale annuelle et à un bilan de santé préventif annuel conformément à la législation sur le bien-être au travail de 2003.

La visite médicale annuelle peut être réalisée par un médecin généraliste agréé ou un prestataire extérieur.

Le bilan de santé préventif est réalisé par un intervenant externe "LIANTIS", lequel a conclu un contrat de prestation avec le fonds pour la pêche maritime permettant, selon les cas, une prise en charge directe par ce dernier.

Il est à noter qu'un protocole d'accord de 2014 sur le bien-être et les conditions de travail à bord des navires¹⁸ a été mis en place entre les services publics fédéraux Mobilité, Emploi, Travail et Concertation sociale et Sécurité permettant de faciliter l'échange de données entre eux et leurs services d'inspection et ainsi de centraliser les contrôles.

¹⁸ <https://socialsecurity.belgium.be/sites/default/files/content/docs/fr/news/communiqués-de-presse/cp-300714-fr.pdf>

ASSURANCE¹⁹

Au Danemark, les employeurs doivent s'assurer auprès de compagnies d'assurance privées agréées pour les accidents du travail car seules les maladies professionnelles sont assurées auprès du fonds public Arbejdsmarkedets Erhvervssygdomssikring, AES.

En ce qui concerne le secteur maritime, il existe des assureurs spécialisés tels que l'[UFDS](#) (Association d'assurance contre les accidents de la navigation maritime danoise) ou encore le [Fiskernes Forsikring](#).

ACTEURS DE LA PRÉVENTION

Une étude²⁰ approfondie sur l'environnement de travail, la santé dans les pêcheries et la marine marchande danoises réalisée en 1988 pointait la nécessité d'une attention accrue dans ce domaine d'activité.

Dans ce cadre :

- toutes les administrations maritimes ont été regroupées au sein de la *Danish Maritime Authority* (DMA) : [Soefartsstyrelsen](#) ;
- des services de santé au travail ont été créés pour la marine marchande ([Sea Health & Welfare](#)) et pour la pêche ([Fiskeriets Arbejdsmiljørad](#)) ;
- par ailleurs, le *Center for Maritim Sundhed og Samfund* (CMSS) a été créé.

Soefartsstyrelsen (DMA)²¹ - Autorité maritime danoise

Elle œuvre pour la sécurité en mer. La sécurité des navires est l'un de ses domaines d'intervention généraux et une attention particulière est portée à la réglementation de l'environnement de travail maritime.

Par ailleurs, en cas d'incidents ou d'accidents, le capitaine du navire et l'armateur sont tenus d'en informer l'Autorité maritime danoise.

Des lignes directrices et des guides sont mis en ligne sur son site :

- Guide sur la délivrance de certificats de qualification pour la lutte contre l'incendie à bord des navires²²
- Règles d'environnement de travail sur les navires pendant les travaux et travaux de chantier naval assimilés, ainsi que pour l'entretien, le service et l'exploitation normaux²³

19 Prevention of accidents at work in Nordic fisheries – What has worked? Nordic Council of Ministers, 2017 - <https://www.norden.org/en/publication/prevention-accidents-work-nordic-fisheries>

20 2 Jepsen, J.R. & Christiansen, J.M. (red.): Søfarts- og fiskerimedisin. Sydjysk Universitetsforlag. 1988

21 <https://www.soefartsstyrelsen.dk>

22 <https://www.soefartsstyrelsen.dk/publikationer-og-vejledninger/vejledninger/2020/dec/vejledning-til-kursusudbydere-af-brandbekaempelseskurser>

23 <https://www.soefartsstyrelsen.dk/publikationer-og-vejledninger/vejledninger/2020/okt/vejledning-vedroerende-arbejdsmiljøregler-ved-vaerftsarbejde->

- Directives pour la préparation des consignes de sécurité²⁴
- Que faire si un marin à bord montre des signes de Covid-19²⁵
- Guide de la liste de contrôle pour les bateaux de pêche de moins de 15 mètres²⁶
- Auto-inspection annuelle des navires de pêche inspectés par des notifications de l'autorité maritime danoise²⁷
- Sécurité, santé et environnement dans le transport maritime de qualité du futur²⁸.

Fiskeriets Arbejdsmiljørad (FA)²⁹, Service de santé au travail des pêcheurs

Ce service donne des conseils sur l'environnement de travail et la sécurité à bord, promeut la sécurité des pêcheurs, prévient les accidents du travail et vise à maintenir un environnement de travail sain et sûr. Le FA est paritaire (armateurs et salariés).

Ses principales missions sont :

- le conseil en matière de construction neuve, de conversion et de signalisation,
- l'aide à la préparation des évaluations des risques,
- le conseil avant l'inspection de l'environnement de travail,
- la mesure du bruit et le conseil pour les problèmes de bruit,
- le conseil en cas de blessures professionnelles ou d'usure,
- la diffusion de l'aide en cas de crise,
- le développement d'équipements au bénéfice de l'environnement de travail et de la sécurité,
- la consultation lors de la rédaction de nouvelles règles,
- la coordination des travaux des comités de sûreté portuaire.

Sea Health and Welfare (SHW)³⁰, Service de santé au travail de la marine marchande

Le SHW aide les navires et les armateurs à créer un environnement de travail sûr et sain à bord.

Les consultants expérimentés offrent des conseils et des outils pratiques à tout ce qui entoure la vie professionnelle des gens de mer. Ils fournissent des conseils sur la

24 <https://www.soefartsstyrelsen.dk/publikationer-og-vejledninger/vejledninger/2020/okt/retningslinjer-for-udarbejdelse-af-sikkerhedsinstruks>

25 <https://www.soefartsstyrelsen.dk/publikationer-og-vejledninger/vejledninger/2020/jun/hvad-goeres-der-hvis-en-soefarende-om-bord-viser-tegn-paa-covid-19>

26 <https://www.soefartsstyrelsen.dk/publikationer-og-vejledninger/vejledninger/2011/maj/vejledning-til-checkliste-for-fiskeskibe-under-15-meter>

27 <https://www.soefartsstyrelsen.dk/publikationer-og-vejledninger/vejledninger/2011/maj/aarlig-egenkontrol-paa-fiskefartoejer-der-er-synet-efter-meddelelser-fra-soefartsstyrelsen-f>

28 <https://www.soefartsstyrelsen.dk/publikationer-og-vejledninger/vejledninger/2010/jan/sikkerhed-sundhed-og-miljoe-i-fremtidens-kvalitetsskibsfart>

29 <https://www.f-a.dk/om-os>

30 <https://shw.dk/>

prévention des accidents, l'environnement de travail physique et psychologique, la gestion et la communication, l'alimentation et l'hygiène dans la cuisine et bien plus encore.

Voir notamment :

- Guide médical pour les gens de mer³¹
- Pack de démarrage pour les nouveaux navires battant pavillon danois³²

Le SHW propose également des formations sur la SST.

Center for Maritim Sundhed og Samfund (CMSS), Centre pour la santé et la société maritime³³

Le CMSS est une unité de recherche de l'Université du Danemark du Sud (SDU). Il fournit des recherches et de la documentation qui peuvent contribuer à l'optimisation de l'environnement de travail, de la santé, de la sécurité et de l'économie environnementale. Le centre, créé en 1992 à Esbjerg, dispose actuellement d'un personnel interdisciplinaire avec une formation en sciences de la santé et en sciences sociales.

Il édite différents guides et brochures notamment sur la sécurité dans le secteur de la pêche³⁴.

Den Maritime Havarikommission (DMAIB, Danish Maritime Accident Investigation Board) - Bureau d'enquête sur les accidents maritimes

Il enquête sur les accidents maritimes et les accidents du travail qui ont lieu sur les navires, tant dans la marine marchande que dans la pêche. L'objectif est de promouvoir les initiatives qui permettront d'accroître la sécurité en mer.

Harbour Safety Committee (HSU), Comité de sécurité du port

L'Autorité maritime (DMA) envoie une copie des accidents signalés au Service de santé au travail des pêcheurs (FA) qui transmet le rapport au Comité de sécurité du port (HSU) qui traite les cas d'AT.

Lors de réunions trimestrielles, le FA et le HSU discutent des accidents. Si le HSU ne sait pas s'il y a eu ou non un suivi de l'accident sur un certain navire, il envoie une notification au navire en demandant un examen de ce qui s'est passé. De cette manière, une attention et un dialogue continus sur les accidents, mais aussi sur les initiatives de prévention, sont réalisés.

31 <https://shw.dk/webshop/laegebog-for-soefarende>

32 <https://shw.dk/webshop/startpakke-til-nye-skibe-paa-dansk-flag>

33 <https://www.sdu.dk/da/ist/cmss>

34 <https://teamarbejdsliv.dk/wp-content/uploads/Sikkerhed-i-fiskerierhvervet.pdf>

SINISTRALITÉ ET PRÉVENTION

L'étude³⁵ réalisée en 1988 a permis de dégager cinq recommandations pour améliorer la prévention concernaient :

- des organismes de santé et de sécurité au travail en mer ;
- des conseils radio médicaux centralisés et actualisés pour les gens de mer et la formation des prestataires de soins de santé à bord ;
- la mise en place de formations sur l'environnement de travail et la sécurité en mer ;
- la création d'une institution de recherche médicale maritime ;
- la création d'un conseil des services de santé au travail pour les industries maritimes.

Ces recommandations ont été mises en œuvre dans les 5 années qui ont suivi la parution de l'étude, les organismes ont été réorganisés (voir supra) et la formation en matière de santé et de sécurité est devenue obligatoire en vertu de la loi.

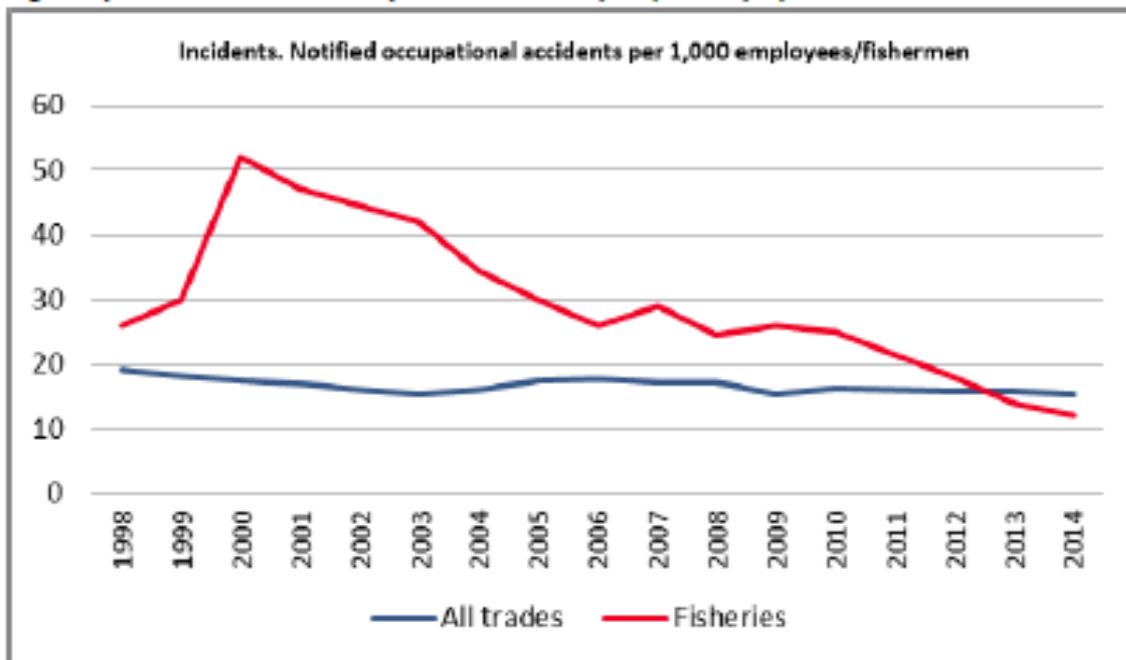
Dans le domaine de la pêche, il est désormais obligatoire pour toute nouvelle personne qui souhaite devenir pêcheur de suivre une formation de 3 semaines sur la sécurité avant d'entamer une formation de pêcheur.

Par ailleurs, une attention particulière a été portée sur l'évolution des accidents du travail. Une campagne a été lancée pour promouvoir la déclaration des accidents du travail. À la fin des années 1990, les accidents graves étaient au centre des préoccupations dans le secteur de la pêche, et la sous-déclaration des accidents était importante.

En 1999, le nombre d'accidents déclarés était de 200, dont près de la moitié par glissade et chute ce qui correspondait à 28,5 accidents pour 1 000 pêcheurs. Ce nombre a augmenté jusqu'en 2000 - 53 accidents pour 1 000 pêcheurs. Depuis lors, le nombre d'accidents déclarés a diminué de manière presque uniforme (voir ci-dessous), le niveau le plus bas étant atteint en 2014 (11,5 accidents déclarés pour 1 000 pêcheurs).

³⁵ 2 Jepsen, J.R. & Christiansen, J.M. (red.): Søfarts- og fiskerimedisin. Sydjysk Universitetsforlag. 1988

Figure 24: Incidents. Notified occupational accidents per 1,000 employees/fishermen



Note: Fisheries: Reported accidents to the Danish Maritime Authority.

Source: All trades: Reported occupational accidents. Annual statement. The Danish Working Environment Service.

Une étude sur les accidents du travail survenus entre 1997 et 2015³⁶ offre un panorama de la sinistralité sur 20 ans. Elle met en exergue la surreprésentation significative des accidents dans la flotte des chalutiers et le fait que les nouveaux embauchés sont un groupe particulièrement à risque.

L'analyse montre que les accidents mortels ont diminué, passant de 21 décès entre 2000 et 2005 à 5 décès entre 2010 et 2014. Le nombre d'accidents déclarés à lui aussi connu une baisse significative entre 2000 et 2015.

Plusieurs facteurs semblent expliquer cette baisse de la sinistralité.

Les services de santé au travail des pêcheurs ont fourni des conseils et un soutien multiforme aux pêcheurs. La culture de prévention s'est considérablement améliorée en général et il existe actuellement un dialogue continu à bord et dans les HSU. Une grande partie de la flotte de pêche a été modernisée. Plus le navire est récent, plus la prévention des facteurs de risque potentiels a été intégrée dès sa construction.

Pour le rapport *Prevention of accidents at work in Nordic fisheries – What has worked?* les pêcheurs ont été interrogés pour savoir ce qui, selon eux, avait eu des répercussions positives dans la prévention des accidents et ce qui avait réduit le taux d'accidents de manière aussi significative.

Il apparaît que les initiatives prises pour faire évoluer les connaissances et les attitudes en matière de comportement sûr à bord, sous la forme de directives écrites, de campagnes

³⁶ Arbejdssulykker i dansk fiskeri gennem 20 år 1997-2016 Hvad er der sket og gjort, og hvad har virket? Fiskeriets Arbejdsmiljøråd (FA, 2017)

etc. ont eu un effet limité selon les capitaines. En revanche, les inspections et les contrôles de sécurité effectués par les autorités semblent avoir joué un rôle positif et efficace.

D'autres initiatives ont porté sur l'utilisation d'équipements de sécurité et d'équipements de protection individuelle, des dispositifs tels que des engins et des équipements, des sols antidérapants. Ces changements sont intervenus en raison de modifications législatives et structurelles. Il est clair que ces mesures ont définitivement contribué à l'augmentation de la sécurité.

Les mesures de sécurité, telles que l'éducation à la sécurité des nouveaux pêcheurs et la formation à la sécurité à bord, afin d'accroître la sensibilisation et la communication mutuelle sur la sécurité à bord dans le cadre du travail quotidien, l'utilisation de l'évaluation du lieu de travail (APV), etc. ont constitué une amélioration importante dans la lignée de ce qui précède.

Toutes ces mesures semblent avoir eu un impact important. L'orientation, l'aide et le soutien du FA ont sans aucun doute été d'une importance majeure pour réduire les accidents. Parallèlement, le travail sur la sécurité et la prévention des accidents effectué par le HSU a contribué à un suivi efficace et à un échange d'expériences sur les solutions applicables aux accidents signalés.

Les mesures de sécurité les plus importantes ont peut-être visé à modifier les normes de sécurité et à améliorer le climat et la culture de sécurité. Il ne s'agit pas d'une campagne ciblée et délibérée, mais plutôt d'une évolution progressive, au gré des conversations et des communications entre pêcheurs sur ce qui peut et doit être fait en matière de sécurité, et de la sensibilisation accrue des pêcheurs aux risques liés aux dangers et aux accidents de la profession.

Dans la pêche, sur la base des entretiens menés, il est constaté, dans l'ensemble, qu'une approche intégrée de la sécurité s'est produite - une orchestration des efforts, qui a conduit à la diminution des accidents déclarés dans le secteur passant d'un niveau très élevé à un niveau juste en dessous de la moyenne nationale concernant les accidents déclarés au Danemark.

CAMPAGNE, DVD ET PUBLICATIONS DU FA

En 2015/16, le FA a lancé une campagne visant l'ergonomie et le port de charges. Cette campagne était basée sur un "road show", consistant en un conteneur dans lequel étaient installés des engins de levage ergonomiquement corrects, afin que les pêcheurs puissent les essayer et apprendre les bonnes techniques de levage.

En 2014-2015, le FA a publié sept films (DVD) qui se concentrent sur le travail de sécurité, la culture de la sécurité et le comportement sécuritaire en relation avec la performance lors du travail sur les bateaux de pêche. Ces films illustrent les propres récits des pêcheurs concernant leur travail quotidien en mer. Les pêcheurs sont suivis en situation de travail à bord lors des différents types de pêche

Deux des films traitent respectivement de la prévention du sulfure d'hydrogène dans la cargaison du bateau de pêche et de l'utilisation de l'évaluation du lieu de travail (APV) dans les travaux de sécurité à bord. Cela met l'accent sur les bons exemples, les solutions et les attitudes vis-à-vis de la sécurité.

Le FA publie également de nombreuses documentations en lien avec la SST :

- Sécurité maritime et professionnelle des pêcheurs³⁷
- Guide de sécurité pour les petits navires³⁸
- Guide de l'apprenti³⁹
- Que dois-je faire après un accident en mer ?⁴⁰
- Liste de contrôle avant le départ du port⁴¹.

37 https://f-a.dk/wp-content/uploads/2015/02/soesikkerhed_samlet.pdf

38 https://f-a.dk/wp-content/uploads/2015/02/Sikkerhedsguide_for_mindre_fartøjer.pdf

39 <https://www.f-a.dk/wp-content/uploads/2017/02/Laerlingeguide.pdf>

40 https://www.f-a.dk/wp-content/uploads/2017/10/Guide_Ulykke_til_sos_web.pdf

41 <https://f-a.dk/wp-content/uploads/2015/02/Tjeklister.pdf>

REGIME SPECIAL DE LA MER (REM)

En Espagne, il existe un Régime spécial de la sécurité sociale pour les travailleurs de la mer (REM) géré par l'Institut Social de la Marine (ISM)⁴². Il couvre toutes les prestations : maladie, chômage, retraite, maternité, prestations familiales, incapacité temporaire ou permanente, lésions permanentes non invalidantes, décès...

La loi 47/2015, du 21 octobre 2015, intègre de nouveaux travailleurs au REM et unifie, simplifie et clarifie les réglementations existantes⁴³, et notamment en termes de :

- dépendance, de sorte qu'il existe à présent uniquement des travailleurs indépendants et des salariés ;
- milieu, en distinguant les professionnels qui travaillent à terre et en mer.

Le but de cette distinction est d'offrir une plus grande sécurité juridique à tous. Dans le même ordre d'idées, des formules juridiques ont été éliminées, comme le cas des armateurs assimilés aux travailleurs salariés (qui étaient jusqu'à présent régis par l'art. 4 du texte révisé de 1974) et qui, désormais, seront considérés comme des travailleurs indépendants comme les autres, à la seule différence qu'ils sont à bord (cf. annexe).

Instituto Social de la Marina (ISM) - Institut Social de la Marine⁴⁴

Cette entité de droit public dotée d'une personnalité juridique propre, de portée nationale, agit sous la direction et la supervision du ministère de l'Inclusion, de la Sécurité sociale et des Migrations, rattaché au secrétaire d'État à la Sécurité sociale et aux Pensions.

L'ISM a pour mission la gestion, l'administration et la reconnaissance du droit aux prestations du régime spécial de sécurité sociale des travailleurs de la mer.

En collaboration avec la Trésorerie générale, il gère l'enregistrement des sociétés, l'affiliation, l'inscription et la radiation des travailleurs, le recouvrement et le contrôle des cotisations.

Il couvre les soins de santé pour les gens de mer et leurs ayants droit sur le territoire national, les soins de santé des marins à bord et à l'étranger, en utilisant ses propres moyens, tels que le centre radio-médical, la banque de données, les centres à l'étranger, les navires sanitaires et autres qui peuvent être mis en œuvre, ou en acceptant l'évacuation et le rapatriement des travailleurs malades ou blessés.

Il informe les travailleurs de la mer, enseigne et distribue le Guide sanitaire à bord, pratique des examens médicaux avant l'embarquement, inspecte et contrôle les moyens sanitaires à bord et les conditions d'hygiène des navires, et pratique toutes autres fonctions de médecine préventive et d'éducation sanitaire qui pourraient lui être déléguées.

Il dispense la formation et assure la promotion professionnelle des marins, ainsi que la prise en charge de leur bien-être à bord ou dans les ports (nationaux ou étrangers) et de celui de leur famille, conformément à la recommandation 138 de l'Organisation

42 <http://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/Conocenos/QuienesSomos/29421>

43 <https://www.seg-social.es/wps/wcm/connect/wss/5afef2dd-c422-4fd0-b0c6-b0911b1d735f/Bolet%C3%ADn+informativo+Ley+47-2015.pdf?MOD=AJPERES>

44 https://www.seg-social.es/wps/wcm/connect/wss/f28e1330-5a42-45c4-99cd-3fb0d792b58a/Carta+de+Servicios+ISM+Castellano+01_03+Reducida.pdf?MOD=AJPERES

internationale du travail. Conformément à la Convention n° 9 de l'OIT, il promeut, en collaboration avec l'Institut de l'Emploi, les actions qui relèvent de ses attributions, lorsqu'elles se réfèrent aux marins, tant dans la gestion des allocations de chômage que par rapport au placement des marins. Il réalise des études, informe ou propose des projets de règlements ou de programmes et participe à l'élaboration d'accords internationaux qui affectent le secteur de la pêche maritime.

SINISTRALITÉ

LE TAUX D'ACCIDENTS

DANS LE SECTEUR DE LA PÊCHE

(Données disponibles au 31/12/2019)

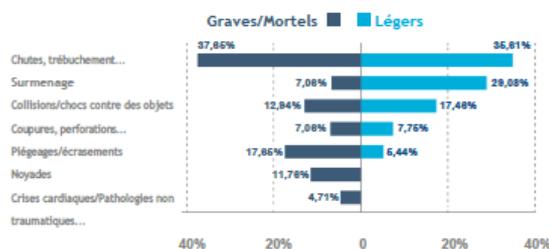


La pêche est une activité très dangereuse

En chiffres...

	2010-2018	2018
Accidents mortels	147	14
Accidents graves	676	71
Accidents légers	22.747	2.997

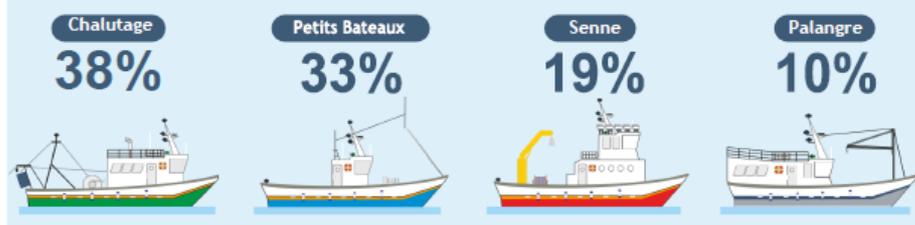
Par forme d'accident



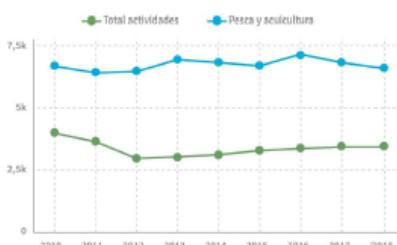
Par activité (accidents avec arrêt de travail)



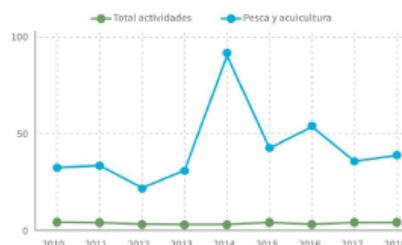
Par art de la pêche



Taux d'incidence des accidents avec arrêt de travail (pour 100.000 travailleurs)



Taux d'incidence des accidents mortels (pour 100.000 travailleurs)



Auteur : Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P.
 Preparé par : Esperanza Valero Cabello. Centre national des moyens de protection (CNMP) - INSST
 NIPO (papier) : 118-20-059-2 • NIPO (en ligne) : 118-20-060-5 • Dépôt légal : M-25663-2020



ACTEURS DE LA PRÉVENTION

Confederación Española de Pesca (CEPESCA) - Confédération espagnole de la pêche⁴⁵

CEPESCA et FeSMC participent activement à la définition et à la mise en œuvre du Plan national de sensibilisation à la sécurité et à la santé au travail pour le secteur de la pêche qui est présenté dans la partie suivante.

La Confédération espagnole de la pêche, née en juin 2007, rassemble :

- 36 associations d'armateurs de pêche
- 725 entreprises de pêche
- 781 navires
- Environ 10 000 ouvriers (membres d'équipage)
- 305 395,93 GT (tonnage)
- 50% des captures à l'échelle nationale.

Ses objectifs sont les suivants :

- défendre les intérêts économiques et professionnels du secteur de la pêche espagnol ;
- améliorer la compétitivité des entreprises, promouvoir la vocation des pêcheurs et essayer d'améliorer l'image de la pêche ;
- être un interlocuteur privilégié des différentes administrations, favoriser le dialogue et la collaboration avec elles ;
- promouvoir le développement d'une pêche durable et responsable, en favorisant les contacts et le travail d'équipe avec les instances scientifiques ;
- lutter contre la pêche illégale.

FeSMC, l'Union des ports maritimes de la Fédération nationale des services, de la mobilité et de la consommation⁴⁶

C'est une branche du syndicat UGT, dont une section est destinée au secteur maritime et portuaire et est l'interlocuteur privilégié côté salariés.

Fundación para la Pesca y el Marisqueo, Fundamar - Fondation pour la pêche et les crustacés en Galice⁴⁷

FUNDAMAR rassemble des employeurs : Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) et des syndicats : UGT (Fédération des services, de la mobilité et de la consommation, UGT Galicia (FeSMC UGT) et CCOO (Fédération des services aux citoyens des commissions ouvrières, FSC-CC.OO, de Galice), qui constituent la majorité de la

45 <https://cepesca.es/>

46 <https://maritimoportuario.fesmcutg.org/>

47 <https://www.fundamar.org/>

représentation dans le domaine social et économique de la pêche maritime et des mollusques et crustacés au sein de la Communauté autonome de Galice.

Sa mission consiste à promouvoir :

- le développement durable du secteur de la pêche maritime
- l'égalité d'accès aux conditions d'emploi
- une culture préventive comme facteur de compétitivité du secteur et d'amélioration de la qualité de vie des professionnels du secteur
- l'innovation, le développement et la recherche scientifique
- la collaboration avec des organisations nationales ou supranationales.

Ses activités regroupent :

- Études, publications et campagnes de sensibilisation sur la prévention des risques professionnels.
- Projets de sensibilisation pour la connaissance des métiers de la pêche maritime.
- Projets visant à rendre visible le rôle des femmes dans le secteur et les sous-secteurs de la pêche.
- Collaborations avec des organisations nationales ou internationales du monde maritime qui poursuivent des finalités similaires quel que soit leur champ d'action et leur caractère public ou privé.
- Études, projets et publications, monographiques ou multidisciplinaires, liés aux objectifs fondamentaux.
- Autres activités compatibles avec ses objectifs fondateurs.

Très active en termes de santé et sécurité au travail, elle publie des guides, des études, lance des campagnes de sensibilisation, parmi lesquels on peut citer les exemples suivants :

- Analyse de l'application de la prévention dans le secteur de la pêche en Galice : proposition d'intervention
- Conférence technique : Une culture préventive comme facteur clé de la compétitivité du secteur de la pêche en Galice
- Guide de bonnes pratiques ergonomiques pour le secteur de la pêche en Galice
- Étude d'identification des risques psychosociaux dans le secteur de la pêche hauturière et en haute mer en Galice
- Guide de bonnes pratiques en matière d'urgences maritimes pour le secteur de la pêche en Galice
- Campagne de sensibilisation et de diffusion sur les urgences maritimes "La prévention, le meilleur sauveur"
- Campagne de sensibilisation aux dispositifs de sauvetage et de secours sur les navires de pêche galiciens.

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) - Institut National de Santé et Sécurité au Travail

L'INSST a pour mission de promouvoir et d'accompagner l'amélioration des conditions de sécurité et de santé au travail, remplissant ainsi les fonctions qui lui sont confiées légalement (Loi PRL, EESST 2015-2020). L'institut oriente ses efforts vers l'amélioration des ressources et des sources d'information disponibles et des mécanismes de communication existants⁴⁸.

Il publie de nombreux rapports, guides pratiques, études, vidéos sur la prévention des risques professionnels dans le secteur de la pêche (cf. chapitre Références).

Le réseau espagnol des femmes du secteur de la pêche

Le réseau espagnol des femmes du secteur de la pêche (*Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero*)⁴⁹, promu par le ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation (MAPA), par l'intermédiaire du Secrétariat Général de la pêche, vise à promouvoir le rôle des femmes dans le secteur de la pêche, ainsi que la communication et l'échange d'initiatives et de bonnes pratiques entre les femmes qui travaillent ou souhaitent travailler dans le domaine de la pêche.

Le réseau a pour objectif de donner de la visibilité et de renforcer le travail effectué tant par les différents groupes de femmes du secteur que par les organisations qui se consacrent à la promotion de l'égalité des genres dans ce domaine d'activité.

A travers son plan d'égalité des genres, le réseau entend également promouvoir la prévention des risques professionnels et la reconnaissance de certaines maladies. Il a publié en 2017 un rapport sur les risques professionnels et les maladies professionnelles associés aux femmes dans le secteur de la pêche et collabore régulièrement avec l'Institut national pour la sécurité et la santé au travail (INSST).

Le Groupe de travail CANO⁵⁰

Les instituts de santé et de sécurité au travail du Pays Basque, de Cantabrie, des Asturies et de Galice développent depuis des années des activités dans le domaine de la prévention des risques professionnels au profit des employeurs et des travailleurs de leurs communautés autonomes respectives.

La pêche fait partie de ces réalités communes, car elle est intimement liée à la vie sociale et économique des quatre communautés autonomes. Les quatre instituts ont signé le 7 février 2014 un protocole pour l'établissement des bases d'action du Groupe de travail CANO.

Il a été décidé d'élaborer un guide de surveillance de la santé. Un groupe multidisciplinaire de techniciens et de médecins de ces instituts a été formé et a élaboré le guide pas à pas conformément aux principes de la loi sur la prévention des risques professionnels, c'est-à-dire à partir de la connaissance des métiers et des risques liés à leur exercice.

48 <https://www.insst.es/materias/sectores-de-actividad/maritimo-pesquero>

49 <https://www.mapa.gob.es/gl/pesca/temas/red-mujeres/>

50 <http://www.grupo-cano.com/#accept>

Le groupe de travail a ainsi publié une édition complète du Guide de surveillance de la santé dans le secteur de la pêche, dont l'objectif est de rassembler le contenu des trois Guides précédents en un seul document⁵¹.

MATÉRIEL DE PRÉVENTION

Plan national 2017-2023 de sensibilisation à la sécurité et à la santé au travail pour le secteur de la pêche⁵²

Il a été élaboré par le groupe de travail "Secteur de la pêche maritime" de la Commission nationale pour la sécurité et la santé au travail (CNSST) et s'inscrit dans le cadre de la stratégie espagnole pour la sécurité et la santé au travail 2015-2020. Un plan d'action plus détaillé a été élaboré pour 2017-2018⁵³.

Le plan comprend la mise en place de sessions structurées consistant en un exposé d'environ 2 heures, avec des supports principalement audiovisuels adaptés au public cible et, lorsque cela est possible, une session pratique sur l'exercice d'incendie et l'abandon à bord d'un navire.

Aucune évaluation de la mise en œuvre de ce plan national n'est disponible à ce jour.

Campagne de sensibilisation à la prévention des risques professionnels dans le secteur de la pêche

Dans le cadre de ce plan national 2017-2018, la Confédération espagnole de la pêche (CEPESCA) et l'Union portuaire maritime de la Fédération nationale des services, de la mobilité et de la consommation (FeSMC) de l'UGT ont initié deux actions de sensibilisation sur la prévention des risques professionnels dans le secteur de la pêche à destination des entreprises de petite taille.

Les actions, dénommées ES2017-0108 : "Campagne de sensibilisation à la prévention des risques professionnels dans le secteur de la pêche" et ES2017-0099 : "Promotion de la prévention des risques professionnels dans l'équipage des navires de pêche", se sont déroulées en 2018 et 2019.

100 visites informatives sur les navires de pêche de Galice, des Asturies et de Cantabrie, ont été réalisées par CEPESCA et FeSMC-UGT (50/50). L'objectif était d'informer les armateurs et les membres d'équipage sur la réglementation et les risques professionnels, ainsi que sur les propositions de prévention pour la réduction des accidents du travail dans le secteur de la pêche, entre autres. Pour cela, un plan de visites a été établi, d'accès libre, qui a été publié sur le site de CEPESCA, de la FeSMC-UGT et de la Fondation nationale pour la prévention des risques professionnels.

Par ailleurs, des vidéos informatives sur les dispositifs de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur les navires de pêche ont été élaborées et diffusées : 4 par CEPESCA⁵⁴ et 4 par FeSMC-UGT⁵⁵.

51 <http://www.grupo-cano.com/proyectos/guia-de-vigilancia-de-la-salud-en-el-sector-pesquero-version-completa>

52 <https://www.seg-social.es/wps/wcm/connect/wss/017f26ec-24b4-49ad-89b9-d0797710c3fa/Plan+Nacional+Sensibilizaci%C3%B3n.pdf?MOD=AJPERES>

53 <https://www.insst.es/documents/94886/670393/Plan+Nacional+de+Sensibilizaci%C3%B3n+en+Seguridad+y+Salud+en+el+Trabajo+en+el+Sector+Pesquero/c38d5576-1698-4ba4-aff7-3c8caec79824>

54 <https://www.youtube.com/playlist?list=PLzU8xOMOg0k3Do9wouOKgkHT94wziTHI8>

55 <https://www.fesmcutg.org/2019/04/12/videos-finales-de-la-accion-fomento-de-la-prevencion-de-riesgos-laborales-en-tripulantes-de-buques-pesqueros-es2017-0099-id-13699/>

Publications

- **ISM (Institut Social de la Marine)⁵⁶**

La revue de la Mer, une publication mensuelle de l'ISM en format PDF⁵⁷, traite de tous les sujets relatifs à l'activité maritime, y compris de santé et sécurité au travail.

Par ailleurs, l'ISM publie des supports de formation payants (27 euros), ainsi que des guides ou des vidéos accessibles gratuitement.

- **INSST (Institut National de Santé et Sécurité au Travail)**

L'INSST publie de nombreux documents : guides, études, rapports et notes techniques, affiches... disponibles sur son site web (cf. chapitre Références).

- **Fundamar**

Étude sur la détection des besoins préventifs sur les navires de pêche dans une perspective de genre - 2020⁵⁸

Utilisation de dispositifs de sauvetage et de survie sur les navires de pêche - 2015⁵⁹

Guide de bonnes pratiques hygiéniques adressé aux professionnels de la pêche en haute et grande mer en Galice - 2015⁶⁰

Guide de bonnes pratiques en matière d'urgences maritimes pour le secteur de la pêche en Galice- 2015⁶¹

Guide de bonnes pratiques ergonomiques dans les engins de chalutage pour le secteur de la pêche en Galice - 2014⁶²

Étude sur l'identification des risques psychosociaux dans le secteur de la pêche hauturière et en haute mer - 2014⁶³

Bonnes pratiques ergonomiques dans les engins de pêche à la palangre pour la Galice - 2013⁶⁴

Analyse de l'application de la prévention des risques professionnels dans le secteur de la pêche en Galice : proposition d'intervention – 2012⁶⁵

56 <http://ismarina.doopaper.net/>

57 <https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/HerramientasWeb/2131/2440>

58 <https://www.fundamar.org/proyectos-publicaciones/estudio-de-deteccion-de-necesidades-preventivas-en-los-buques-pesqueros-desde-un-enfoque-de-genero/>

59 https://www.fundamar.org/wp-content/uploads/lembra_uso_de_dispositivos_de_salvamento_en_supervivencia_en_embarcaciones-cast.pdf

60 https://fundamar.org/wp-content/uploads/2015/11/guia-tecnica-boas-practicas-hixienicas_gl.pdf

61 https://fundamar.org/wp-content/uploads/2015/11/guia-emerxencias-maritimas_gl.pdf

62 https://fundamar.org/wp-content/uploads/2014/12/boas-practicas-ergo-arrastre_2014-10_GAL.pdf

63 https://fundamar.org/wp-content/uploads/2014/12/estudo-riscos-psicosociais-pesca-altura_2014-10_GAL.pdf

64 <https://fundamar.org/wp-content/uploads/2013/11/estudio-ergonomia-fundamar.pdf>

65 https://fundamar.org/wp-content/uploads/2012/10/ANALISIS_SITUACION_PESCA_PRL_GALICIA.pdf

- **Autres organismes**

Prévention des risques professionnels Pêche et Aquaculture, Mutua ASEPEYO - 2017⁶⁶

Étude : Pêche et aquaculture. Accidents du travail dans les Asturies 2011-2016, Observatoire des conditions de travail. Institut asturien pour la prévention des risques professionnels - 2017⁶⁷

Guide de la surveillance sanitaire dans le secteur de la pêche. Version complète. Groupe de Travail CANO - 2016⁶⁸

Manuel d'accueil en SST pour les travailleurs de la mer. Syndicat CCOO - 2013⁶⁹

Journées Techniques

Conférence technique "Les agents biologiques dans le secteur de l'agriculture et de la pêche maritime" - 2018⁷⁰

Conférence sur la prévention des risques professionnels dans le secteur de la pêche - 2017⁷¹

Conférence sur la prévention des risques professionnels dans le secteur de la pêche - 2016⁷²

Conférence technique : secteur de la pêche maritime. Réunion nationale sur la santé et la sécurité - 2015⁷³

66 https://prevencion.asepeyo.es/wp-content/uploads/R1E17084-Gu%C3%AFa-Pesca-y-acuicultura_Asepeyo.pdf

67 http://www.grupo-cano.com/images/contenidos/publicaciones/estudio_pesca_y_acuicultura_siniestralidad_laboral_en_asturias.pdf

68 <http://www.grupo-cano.com/publicaciones>

69 <https://fsc.ccoo.es/18e39352c65df7e13592f1f8841a76f9000050.pdf>

70 https://www.amat.es/actividades/jornada_tecnica_agentes_biologicos_en_el_sector_agrario_y_maritimo_pesquero.3php

71 <http://www.iaprl.org/formacion-jornadas-cursos-seminarios/30-jornadas/102>

72 http://www.grupo-cano.com/images/contenidos/novedades/programa_ii_jornadas_de_prl_sector_maritimo_pesquero_noviembre_2016.pdf

73 <https://www.insst.es/documents/94886/214929/Triptico+Encuentro+Pesca+26-5-15+con+formulario.pdf/770f83f8-2d4c-4093-8b95-ad49a36fa431?t=1528449977534>

ASSURANCE

L'assurance accidents du travail et maladies professionnelles vise les travailleurs salariés, couverts à ce titre de manière obligatoire. Ce régime sert des prestations à la suite de dommages ou de maladies causés dans le cadre de l'activité professionnelle ou au cours du trajet entre le lieu d'activité et le domicile. Toutefois, les prestations de l'assurance sociale sont très faibles que ce soit pour un AT ou une MP. Par conséquent, les victimes ou leurs ayants droit saisissent la justice en responsabilité civile de l'employeur. Ceux-ci, pour se prémunir de ce risque, souscrivent des assurances privées contre les AT/MP.

*Aquabroker Marine Insurance*⁷⁴ est le plus ancien courtier et souscripteur spécialisé en assurance maritime en Irlande et leader du marché.

ACTEURS DE LA PRÉVENTION

Irish Maritime Directorate (IMD) - Direction maritime irlandaise

La Direction maritime irlandaise, au sein du ministère des Transports, est composée notamment de trois divisions constituant the **Irish Maritime Administration (IMA)** :

- **Marine Survey Office (MSO) - Bureau des études maritimes**

Il réglemente et contrôle la sûreté, la sécurité, les conditions de vie et de travail à bord de tous les types de navires, et la prévention de la pollution pour tous les navires et équipages irlandais ainsi que pour les navires et équipages battant pavillon étranger dans les ports irlandais. Il réglemente également la sécurité des ports irlandais. Le MSO est responsable de la mise en œuvre de toute la législation nationale et internationale relative à la sécurité des navires, y compris les enquêtes nécessaires à la certification de ces navires. Le MSO mène un régime complet d'inspections (en moyenne 1 300 par an) couvrant les questions telles que la sécurité, la sûreté, les conditions de vie et de travail, et l'accessibilité.

- **Maritime Strategy and Governance Division (MSGD) - Division Stratégie et gouvernance maritimes**

Elle est chargée de superviser la mise en œuvre de la stratégie maritime, avec la responsabilité particulière de soutenir la réalisation des objectifs liés aux services de recherches et de secours maritime et à la lutte contre la pollution.

- **Maritime Safety Policy Division (MSPD) - Division de la politique de sécurité maritime**

Elle est responsable de l'élaboration de la législation régissant la marine marchande, les navires de pêche et de passagers, les bateaux de plaisance, ainsi que la sécurité maritime et la pollution causée par les navires. Cela inclut la sécurité des navires de pêche et les conditions de vie et de travail des pêcheurs. Elle est également responsable de la gouvernance de la Marine Casualty Investigation Board (MCIB), la Commission d'enquête sur les accidents de mer (Cf infra).

En plus de ses fonctions nationales, l'IMA est responsable de la mise en œuvre et du respect des obligations découlant des conventions internationales et du droit de l'Union européenne

74 <https://www.aquabroker.ie/fishing-boat-insurance/>

(UE) et collabore avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) dans le cadre de ces obligations.

Une nouvelle stratégie de la Direction Maritime irlandaise 2021-2025⁷⁵ - *Irish Maritime Directorate Strategy* - a été publiée en février 2021. Elle définit de nombreux objectifs comme ceux destinés à faciliter le commerce maritime, la protection de l'environnement contre la pollution causée par les navires, l'efficacité en cas d'urgence maritime...

S'agissant de la sécurité maritime, la stratégie constate que dans certains secteurs - notamment les cargos, les navires à passagers, les navires de pêche de plus de 15 m - il n'y a eu aucun décès ou presque ces dernières années. Les décès qui se sont produits dans ces secteurs étaient principalement liés à des problèmes de sécurité au travail pour les bateaux de pêche de moins de 15 m.

Cette nouvelle stratégie fait suite à différentes initiatives précédentes, telles que la politique portuaire nationale, les réformes politiques du plan national de recherche et de sauvetage (SAR) ou la stratégie de sécurité maritime 2015-2019⁷⁶.

Ce dernier texte semble le plus complet en matière de sécurité. Il est prévu dans la stratégie 2021 d'élaborer un nouveau plan de sécurité qui s'appuiera sur les travaux de la stratégie de sécurité maritime 2015-2019.

Health and Safety Authority (HAS) - Autorité de santé et de sécurité

La HSA est l'organisme national irlandais chargé de garantir la sécurité, la santé et le bien-être sur tous les lieux de travail, y compris les bateaux de pêche.

Il s'agit d'un organisme subventionné par l'État, créé en vertu de la loi de 1989 sur la sécurité, la santé et le bien-être au travail (désormais remplacée par la loi de 2005) et qui dépend du ministère de l'Emploi, de l'Entreprise et de l'Innovation.

Ensemble, l'administration maritime irlandaise et la HSA font appliquer la législation irlandaise en matière de sécurité et de santé à bord des navires.

Les inspecteurs de la HSA exercent la fonction d'application de la loi en matière de santé et de sécurité au travail, informent les acteurs de leurs responsabilités et inspectent les lieux de travail. Ils ont le pouvoir de pénétrer sur tout lieu de travail à tout moment raisonnable dans le but d'effectuer une inspection, une enquête sur un accident ou à la suite d'une plainte.

La principale loi mise en œuvre par la HSA est celle de 2005 sur la sécurité, la santé et le bien-être au travail. Celle-ci s'applique aux employeurs, aux employés de tous les secteurs et aux travailleurs indépendants, ainsi qu'à tous les lieux de travail, y compris les navires. Elle fournit le cadre général de la gestion de la santé et de la sécurité, de l'identification et de la prévention des risques et contient des dispositions visant à garantir et à améliorer la sécurité, la santé et le bien-être de tous les travailleurs.

En vertu de la loi de 2005, les employeurs et ceux qui contrôlent les lieux de travail dans une certaine mesure doivent identifier les dangers sur les lieux de travail sous leur contrôle et évaluer les risques présentés par ces dangers, c'est-à-dire qu'ils doivent procéder à une évaluation des risques.

75 <https://www.gov.ie/en/publication/a7b8d-irish-maritime-directorate-strategy-2021-2025/>

76 <https://assets.gov.ie/23845/08e8cbcc31214fb09350c15bfe91b881.pdf>

La HSA a notamment publié le Guide "*Managing Health and Safety in Fishing*"⁷⁷ qui est un document d'orientation auquel ont contribué le *Board Iascaigh Mhara* (BIM) - le Conseil des pêches de la mer d'Irlande - et des pêcheurs.

La déclaration de sécurité

En outre, les employeurs doivent préparer un programme écrit pour préserver la sécurité et la santé des employés et des autres personnes susceptibles de se trouver sur le lieu de travail. Ce programme écrit est connu sous le nom de déclaration de sécurité et doit être basé sur les dangers identifiés et l'évaluation des risques.

Une déclaration de sécurité est un programme écrit visant à préserver la sécurité et la santé des personnes au travail et des autres personnes qui peuvent être affectées par leurs activités professionnelles. Selon la loi, la déclaration de sécurité doit être basée sur l'évaluation des risques sur le lieu de travail. Dans le cadre du programme écrit de santé et de sécurité, les mesures de contrôle et les ressources nécessaires pour réduire les risques à un niveau acceptable doivent être documentées. Les plans d'urgence et, le cas échéant, les fonctions des employés, les responsabilités du personnel clé et la manière dont les employés sont consultés en matière de sécurité, de santé et de bien-être doivent être consignés.

La déclaration de sécurité doit être révisée régulièrement et au moins une fois par an. Les évaluations des risques doivent être revues et mises à jour si elles ne sont plus valables, si une blessure ou une maladie s'est produite en raison d'un danger particulier ou si les conditions changent, par exemple si de nouveaux équipements ou systèmes de travail sont introduits.

Un inspecteur de la HSA peut demander et examiner la déclaration de sécurité et l'évaluation des risques. L'inspecteur examine également la manière dont les mesures de sécurité, de santé et de bien-être sont mises en œuvre sur le lieu de travail. Si la déclaration de sécurité ou l'évaluation des risques est jugée inadéquate, il peut demander de la réviser dans un délai de 30 jours, conformément à l'article 64 de la loi de 2005 sur la sécurité, la santé et le bien-être au travail.

Lorsqu'une infraction grave à la loi est constatée, un inspecteur peut adresser un avis d'amélioration à l'employeur, en lui donnant un délai précis pour remédier à la situation. Lorsque l'infraction constitue un danger imminent pour la sécurité et la santé, l'inspecteur peut signifier un avis d'interdiction exigeant l'arrêt immédiat de l'activité.

Il existe également des textes particuliers applicables au secteur maritime tel qu'un règlement de 1999 sur la sécurité, la santé et le bien-être au travail (bateaux de pêche)

Ces règlements sont très complets et couvrent tous les domaines liés à la sécurité à bord, comme les devoirs et la responsabilité à bord, la construction du navire, le logement, la stabilité, la lutte contre l'incendie, l'électricité, etc.

Ces règlements définissent les rôles de l'IMA et de la HSA qui les appliquent conjointement.

En outre, d'autres réglementations en matière de santé et de sécurité au travail, telles que les réglementations sur les agents chimiques, peuvent s'appliquer aux activités professionnelles maritimes⁷⁸.

77 https://www.hsa.ie/eng/Publications_and_Forms/Publications/Fishing/Managing_Health_and_Safety_in_Fishing.pdf

78 Voir www.hsa.ie/eng/legislation et www.irishstatutebook.ie.

Marine Casualty Investigation Board (MCIB)⁷⁹ - Commission d'enquête sur les accidents de mer

C'est un organisme indépendant qui mène des enquêtes sur les accidents maritimes survenus dans les eaux irlandaises ou impliquant des navires immatriculés en Irlande, y compris des navires de pêche. L'objectif principal des enquêtes est d'établir la ou les causes d'un accident maritime en vue de faire des recommandations au ministre des Transports pour éviter des accidents maritimes similaires.

La fonction de cette commission est d'examiner et, si nécessaire, de mener des enquêtes sur tous les types d'accidents maritimes survenus à terre ou à bord des navires irlandais immatriculés dans le monde et d'autres navires dans les eaux territoriales et les voies navigables irlandaises.

Le MCIB est un organe non judiciaire, ses enquêtes menées n'ont pas pour objet d'attribuer des fautes. Le cadre législatif pour le fonctionnement du MCIB, la déclaration et l'enquête sur les accidents de mer et les pouvoirs des enquêteurs du MCIB sont définis dans une loi de 2000 sur la marine marchande (enquête sur les accidents de mer).

Dans l'exercice de ses fonctions, le MCIB se conforme aux dispositions du Code d'enquête sur les accidents de l'Organisation maritime internationale et de la directive européenne 2009/18/CE régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur du transport maritime.

Bord Iascaigh Mhara (BIM)

Cet organisme d'État est chargé de développer les industries de la pêche et de l'aquaculture en mer d'Irlande. Il propose des formations sur la sécurité en mer et sur une série de compétences en matière de navigation et de sécurité⁸⁰.

STATISTIQUES RELATIVES À LA PÊCHE MARITIME

Le secteur de la pêche maritime en Irlande emploie directement environ 5 000 personnes et présente un taux de mortalité et d'accident disproportionné comparativement à d'autres secteurs à haut risque comme l'agriculture et la construction.

Sur une période de dix ans, pour un taux moyen d'accidents mortels pour la population active générale de 2,2 pour 100 000 employés, celui du secteur de la pêche était de 88 pour 100 000 employés, soit 40 fois plus.

L'analyse des principales causes sont la prise d'eau ou le chavirage puis le naufrage du navire, l'enchevêtrement dans les filets ou autres engins et le fait d'être entraîné par-dessus bord. Dans de nombreux cas, les victimes ne portaient aucune forme de vêtement de flottaison individuel.

Les principales causes de décès sont la noyade, l'hypothermie et les blessures dues à un impact ou à un contact avec le navire ou les machines. L'emportage est l'activité professionnelle la plus dangereuse, représentant un peu plus d'un tiers des décès.

⁷⁹ www.mcib.ie

⁸⁰ www.bim.ie

ASSURANCE AT/MP

Jusqu'en 2010, les marins (et une partie du personnel aérien) étaient assurés par l'IPSEMA (*istituto di previdenza per il settore marittimo*) pour les risques professionnels. Cet organisme était né en 1994 de la fusion de trois caisses maritimes, celle de l'Adriatique, celle du Sud et celle de la Mer Tyrrhénienne.

Une loi du 30 juillet 2010 a supprimé cet organisme et confié ses activités à l'Inail (*Istituto nazionale Assicurazione Infortuni sul Lavoro*), organisme assurant les travailleurs de l'industrie et des services ainsi que les agents publics⁸¹. Cette loi a également intégré l'ISPESL, organisme de recherche et de prévention des risques professionnels, à l'Inail.

Il semble que l'intégration complète des marins et navigants au sein de l'Inail n'ait été terminée qu'en 2017. Dans un premier temps l'IPSEMA a été absorbée plus que supprimée, a subsisté en tant que Secteur navigation au sein de l'Inail. Ce n'est qu'en 2014 que les assurances maladie et maternité des marins et personnels aériens ont été confiées à l'INPS (organisme de sécurité sociale de tous les travailleurs).

Depuis juillet 2017, la seule spécificité Inail semble être l'existence de 4 pôles interrégionaux de la navigation répartis sur tout le territoire (Trieste, Gênes, Naples et Palerme)⁸².

L'Inail assure aujourd'hui aussi bien les dockers que les personnels d'équipage des navires battant pavillon italien. Pour les navires battant pavillon international, l'Inail assure le personnel ressortissant de l'UE.

ACTEURS DE LA PRÉVENTION

De manière générale, les actions de prévention ciblées de l'Inail sont en Italie presque toujours menées en collaboration avec d'autres entités. Impossible donc de chiffrer les moyens financiers et humains investis dans la prévention de cette catégorie de travailleurs.

L'Inail a pour compétences en matière de prévention des AT/MP des activités d'information, d'assistance, de conseil, de formation et de promotion de la SST. Ce n'est ni le seul ni le principal acteur de prévention des risques professionnels, surtout lorsqu'il s'agit de prévention sur le terrain.

Le second acteur de la prévention des risques professionnels est la Région, au sein de laquelle il existe un Département Prévention et promotion de la santé au travail, qui a des compétences en matière de suivi, de conseil, d'information et de contrôle en SST.

Les régions qui ont un territoire maritime (c'est-à-dire la grande majorité des régions italiennes) mènent, en fonction du tissu économique local, des actions de prévention des risques professionnels.

Dans le domaine maritime, les autres acteurs de prévention régulièrement évoqués sont :

- La *Guardia costiera* (corps des capitaineries de port, autorités portuaires investies du pouvoir de police) et ses déclinaisons sur le territoire

81 <https://www.inail.it/cs/internet/home.html>

82 <https://www.inail.it/cs/internet/docs/all-circolare35-2016.pdf>

- Les organisations professionnelles telles que FEDERPESCA (Fédération nationale des entreprises de la pêche), FEDERCOOPESCA (pour les coopératives de pêcheurs), LEGA PESCA (également pour les coopératives), AGCI-AGRITAL Pesca, CONFITARMA (confédération italienne des armateurs) ;
- L'Observatoire national de la pêche⁸³ ;
- Mais aussi des acteurs non spécifiques au secteur comme l'association italienne des hygiénistes industriels⁸⁴.

OUTILS DE PRÉVENTION

Documentation

- Guide pour une navigation sûre et pour la gestion des urgences (2014), issu d'une collaboration entre l'Inail, la Capitainerie du port de Trieste et la Région⁸⁵
- Cahier de formation (109 pages) pour le personnel de l'hôtellerie à bord des navires de transport de passagers ou de croisière, Inail⁸⁶
- Études du département "sécurité de la navigation" des capitaineries de port : analyse des accidents d'après les enquêtes post-accidents graves ou mortels⁸⁷.

Formation et information

L'Inail organise régulièrement des journées d'information à destination des pêcheurs, toujours en collaboration avec la Capitainerie responsable de la zone concernée⁸⁸.

- Intervention auprès des élèves et enseignants (env 400 personnes) des instituts nautiques de la Région Ligurie sur l'assurance AT/MP et les risques spécifiques encourus par les navigants, en particulier risques biologiques, chimiques, incendies & explosions⁸⁹.
- Projet de formation à la prévention des accidents chez les dockers, 2010, par l'Inail et l'Institut de culture maritime portuaire de Trieste⁹⁰
- Atelier de formation sur les risques physiques (électromagnétiques et ergonomiques) en mer, par l'Inail, à l'occasion d'un salon sur la SST⁹¹.

83 <http://www.osservatoriopesca.it/>

84 <https://www.aidii.it/>

85 https://www.inail.it/cs/internet/docs/allegato_italiano_guida_per_una_navigazione_sicura.pdf

86 <https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-pubb-salute-sicu-lavoro-personale-hotel-a-bordo.pdf>

87 <https://www.guardiacostiera.gov.it/stampa/Documents/Relazione-sulla-sicurezza-dei-pescherecci-italiani-divulgativo2019.pdf>

88 https://www.inail.it/cs/internet/docs/ucm_172983.pdf à Ancône en 2015

https://www.inail.it/cs/internet/docs/ucm_128318.pdf à Naples en 2014

https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/news-ed-eventi/news/ucm_200216_salute_e_sicurezza_nella_pesc.html

89 <https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-progetti-liguria-istituti-nautici-parte-speciale.pdf?section=comunicazione>

90 <https://www.inail.it/cs/internet/docs/11-2010---protocollo-ist--cult--marittimo.pdf>

91 <https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-workshop-sicurezza-mare-ambiente-lavoro-pdf.pdf>

Partenariats entre organismes sur des projets spécifiques

2018 : protocole d'accord-cadre triennal entre la Direction régionale Toscane Inail et *Federpesca Toscana, Federcoopescas Toscana, Agci Agrital Toscana* visant à promouvoir des programmes de prévention dans le secteur de la pêche, en particulier les PME (prolonge un accord du même type de 2014 biennal)⁹².

Ce type d'accord-cadre prévoit la constitution de "tables techniques" pour définir des projets d'intervention spécifiques, le développement de campagnes de communication, des actions de promotion de bonnes pratiques, la diffusion de supports tels que vidéos, brochures, fiches...

2013 : accord biennal entre la Direction régionale Inail des Pouilles et l'Observatoire national de la pêche pour le lancement du projet "pêche sûre" (*pescas sicura*)⁹³.

Cet accord prévoit des rencontres d'information et des formations, la distribution d'un questionnaire pour identifier les besoins en formation, des enquêtes à bord sur les niveaux de bruit, vibrations et exposition aux agents chimiques.

Objectifs : cartographier les risques, adopter des protocoles de surveillance sanitaire, identifier des mesures de prévention, adopter des solutions techniques et comportementales, créer un registre sanitaire sur la santé des travailleurs de la mer avec une attention particulière sur les maladies de la peau et de surcharge biomécanique, rédiger des feuillets d'information multilingues.

Financement par l'Inail

La pêche fait partie des secteurs régulièrement ciblés par le 4^e axe (celui dédié aux PME) du dispositif ISI d'incitations financières pour des investissements visant la SST.

Pour la pêche, les investissements doivent cibler la réduction du nombre de sinistres causés par la manutention manuelle de charges, le bruit et les vibrations, les incendies et explosions. Sont entre autres couverts les achats de transmetteurs de localisation d'urgence, de défibrillateurs, de gilets de sauvetage automatiques, la construction de panneaux d'insonorisation et d'isolation acoustique, l'achat et l'installation de détecteurs de gaz, de systèmes d'alarme, d'extincteurs automatiques et de systèmes de climatisation, de hottes aspirantes et de peintures antidérapantes.

Le financement de l'Inail peut couvrir 65% de l'investissement dont le montant doit être compris entre 2000 et 50 000 euros. En 2018, 10 millions d'euros étaient réservés à ce 4^e axe dédié aux PME⁹⁴.

⁹² <https://www.inail.it/cs/internet/atti-e-documenti/protocolli-e-accordi/prac-protocollo-intesa-inail-dr-toscana-federpesca-toscana-2018.html>

⁹³ https://www.inail.it/cs/internet/istituto/progetti/puglia_pesca-sicura_promozione_salute_sicurezza_bordo_navi.html

⁹⁴ <https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/news-ed-eventi/news/news-bando-isi-2018-asse-4.html>

STATISTIQUES ET SINISTRALITÉ

L’Inail ne publie pas de statistiques de sinistralité spécifiques au secteur maritime sur son site. Toutefois, le département de médecine, épidémiologie, hygiène au travail et environnementale a publié en mai 2018 un rapport sur les accidents des marins 2004-2015. Y apparaissent les accidents au sens large, d’après un échantillon de fiches de signalement adressées aux capitaineries de port et la base INFOR.MO qui regroupe les informations issues des enquêtes sur accidents graves ou mortels menées par les autorités sanitaires locales (*Azienda Sanitaria Locale, ASL*).

Selon un autre document source, entre 2002 et 2015, l’Inail dénombre dans le secteur maritime et portuaire 43 accidents mortels et 40 accidents graves⁹⁵.

Un rapport “pêche” Inail/ministère des Infrastructures et des Transports datant de 2010 fait état de chiffres de sinistralité relativement précis, mais de 2008⁹⁶.

Au début des années 2010, le nombre de pêcheurs assurés Inail/Ipsema s’élevait à environ 28 000 temps plein.

Il semble qu’en raison d’une baisse significative des AT et d’un niveau stable mais bas des décès dans le secteur maritime/portuaire, les maladies professionnelles soient depuis quelques années au centre de la plupart des initiatives en matière de prévention des risques : TMS (colonne vertébrale et membres supérieurs), hypoacusies, dermatoses de contact et dues à l’exposition aux UV, maladies de la plèvre après exposition à l’amiante.

Cette évolution est corroborée par des données plus récentes extraites d’un rapport de 2021 portant spécifiquement sur les rentes versées par l’Inail qui fait état des données suivantes pour le secteur maritime⁹⁷ :

Nombre de nouvelles rentes pour incapacité permanente (IP) et aux survivants 2010 à 2019				
Année	Accidents du travail	Maladies professionnelles	Silicozes/ asbestose	TOTAL
2010	85 (70 IP et 15 décès)	84 (60 IP et 24 décès)	-	169
2011	89 (72 IP et 17 décès)	98 (80 IP et 18 décès)	-	187
2012	74 (66 pour IP et 8 décès)	110 (83 IP et 27 décès)	-	184
2013	29 (26 IP et 3 décès)	77 (48 IP et 29 décès)	-	106
2014	48 (40 IP et 8 décès)	73 (50 IP et 23 décès)	-	121
2015	44 (33 IP et 11 décès)	91 (48 IP et 43 décès)	-	135
2016	64 (46 IP et 18 décès)	95 (64 IP et 31 décès)	-	159
2017	64 (50 IP et 14 décès)	111 (79 IP et 32 décès)	-	175
2018	47 (40 IP et 7 décès)	95 (72 IP et 23 décès)	-	142
2019	36 (32 IP et 4 décès)	156 (120 IP et 36 décès)	2 IP	194

95 <https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-pubbl-infortuni-lavoratori-del-mare.pdf>

96 <https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-secondo-rapporto-pesca.pdf> (page 29 et suivantes)

97 <https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/news-ed-eventi/news/news-dati-inail-rapporto-statistico-rendite-2021.html>

Nombre de rentes versées au 31/12/2019				
	Accidents du travail	Maladies professionnelles	Silicose/asbestose	TOTAL
Rentes pour IP	2 093	854	1	2 948
<i>Montant moyen de la rente annuelle</i>	6 048,18€	6 000,68	18 161,96	6 038,53
<i>Taux d'IP moyen</i>	28%	24%	60%	26,9%
<i>Age moyen</i>	68,4	70,8	73	69,1
Rentes aux survivants	689	294	-	983
<i>Montant moyen de la rente annuelle</i>	11 672,80€	15 183,91	-	12 722,92
<i>Age moyen</i>	67,3	71,4	-	68,5

Rentes pour incapacité permanente – répartition par taux au 31/12/2019		
Taux d'IP	Nombre de rentes	Montant moyen de la rente annuelle
11-15%	4	1 912€
16-24%	1 753	3 350€
25-40%	867	6 250€
41-64%	211	13 388€
65-100%	113	26 122€
11-100%	2 948	5 792€

NB : le régime d'indemnisation des victimes AT-MP instauré en 2000 prévoit une indemnisation du dommage biologique à partir de 6% et du préjudice professionnel à partir de 16%. Avant 2000, l'IP était indemnisée à partir de 11%.

Rentes pour IP – répartition par classe d'âge au 31/12/2019	
Classe d'âge	Nombre de rentes
Jusque 17	-
18-34	13
35-49	166
50-64	799
+ de 64 ans	1 970
TOTAL	2 948

ASSURANCE

En Norvège, la perte de revenus provoquée et les dépenses engendrées sont compensées par l'existence d'un double système : celui de l'Assurance nationale (*Folketrygden*), qui offre l'ensemble des soins de santé et des indemnités journalières prévu par l'assurance maladie et celui de l'assurance accident du travail (*Yrkesskadeforsikring*) gérée par des compagnies privées, qui intervient en complément de l'Assurance nationale.

Tous les employeurs doivent souscrire une assurance privée contre les accidents du travail pour leurs employés. Cette obligation vaut pour les gens de mer.

SINISTRALITÉ

En 2016, la flotte de pêche norvégienne comptait 5 194 navires (dont 4 732 de flotte côtière) pour environ 11 000 pêcheurs professionnels.

En termes de sinistralité, le risque de décès est élevé par rapport à d'autres industries telles que l'agriculture et la sylviculture, le bâtiment et la construction ou les industries offshores. Elle touche principalement les pêcheurs de la petite flotte côtière, dont beaucoup travaillent seuls. Les principales causes des décès sont dues à des chavirements, accidents d'homme à la mer, noyades dans les ports ou enchevêtrement dans les machines.

Pour les accidents non mortels (qui doivent être signalés à l'Autorité maritime norvégienne - NMA), le nombre le plus élevé concerne la flotte de chalutiers bien que des études estiment l'existence d'une sous-déclaration.

Ces accidents interviennent essentiellement lors du travail sur le pont, mais également pendant le traitement du poisson et le travail en cale.

Les analyses montrent que les sinistres sont dus à des causes multifactorielles (mauvais temps, mouvements et stabilité du navire, performances cognitives et physiques affectées par de longues heures de travail et un manque de sommeil, manque de formation et d'expérience, non-observation des réglementations et routines relatives au travail en sécurité, planification et prévention...).

Stratégies de prévention des accidents

Au vu de ces constats, la NMA, chargée de la sécurité en mer, a mis en œuvre depuis une dizaine d'année plusieurs mesures visant à réduire le nombre d'accidents.

Formation à la sécurité pour les pêcheurs :

La formation à la sécurité est devenue obligatoire pour tous les pêcheurs norvégiens dès 1989.

98 Source principale *Prevention of accidents at work in Nordic fisheries – What has worked?* Nordic Council of Ministers, 2017 - <https://www.norden.org/en/publication/prevention-accidents-work-nordic-fisheries>

Suite à l'entrée en vigueur en 2012 de la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche (STCW-F), un nouveau programme a été introduit en 2013, rendant la formation à la sécurité des pêcheurs équivalente à la formation de l'OMI pour les gens de mer.

Cette formation théorique et pratique comprend une mise à niveau à suivre tous les cinq ans. Les certificats attestant de la formation sont contrôlés lors des inspections de sécurité.

Les pêcheurs et les syndicats de pêcheurs soulignent l'importance de la formation spécialisée en matière de sécurité, mais regrettent des difficultés de financement et l'arrêt du service d'un navire de formation réduisant la disponibilité des cours de sécurité le long de la côte norvégienne.

Lois et règlements

Outre l'implication de la NMA dans l'application des accords internationaux, normes, directives et recommandations (Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de l'OMI, Directive européenne de 1993 sur les exigences pratiques minimales en matière de santé et de sécurité des pêcheurs...), la loi norvégienne sur l'environnement de travail a été complétée en 2005 par des exigences de sécurité et santé des personnes travaillant à bord des navires. Une loi sur la sécurité des navires de 2007 a introduit de nouvelles exigences en matière de sécurité dans le secteur de la pêche rendant obligatoire, pour tous les navires ayant un équipage de plus de sept personnes à bord, la présence d'un représentant de la sécurité du personnel et un comité de l'environnement de travail.

Systèmes de gestion de la sécurité et évaluation des risques

Depuis 2010, les navires de toutes tailles doivent disposer d'un système de gestion de la sécurité permettant d'identifier et de contrôler les dangers et les risques de manière systématique.

Le syndicat des pêcheurs, des sociétés de conseil privées et des compagnies d'assurance ont mis au point différents systèmes de gestion de la sécurité, généralement sous forme papier qui peuvent être adaptés au navire par le capitaine et l'équipage.

Les évaluations des risques doivent être effectuées à bord, par écrit et les dangers identifiés et documentés. Un outil en ligne a été créé pour permettre aux pêcheurs d'effectuer ces évaluations⁹⁹.

Régime de contrôle

Les navires de pêche sont soumis à des contrôles périodiques ainsi qu'à des inspections inopinées sur le respect de la réglementation. Les navires de plus de 15 mètres sont contrôlés par la NMA. Les navires de moins de 15 mètres sont contrôlés par des entreprises agréées par la NMA. Depuis 2014, ces contrôles s'appliquent également aux navires de moins de 8 mètres.

⁹⁹ <https://www.sdir.no/risikovurdering>

Campagnes d'information

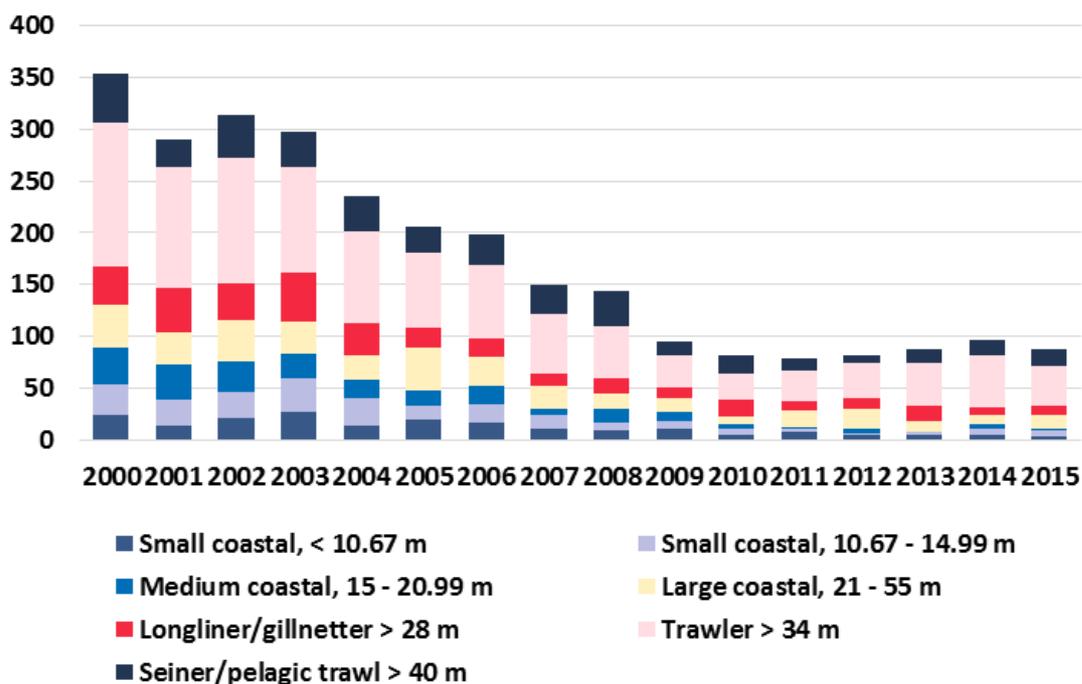
La NMA mène également des actions de sensibilisation des pêcheurs à la sécurité. Elle a mis l'accent sur des campagnes d'information, des conférences pour les pêcheurs, des publicités dans les journaux, des brochures, un site web pour les pêcheurs professionnels et des films sur la sécurité.

Enquêtes sur les accidents et autres mesures

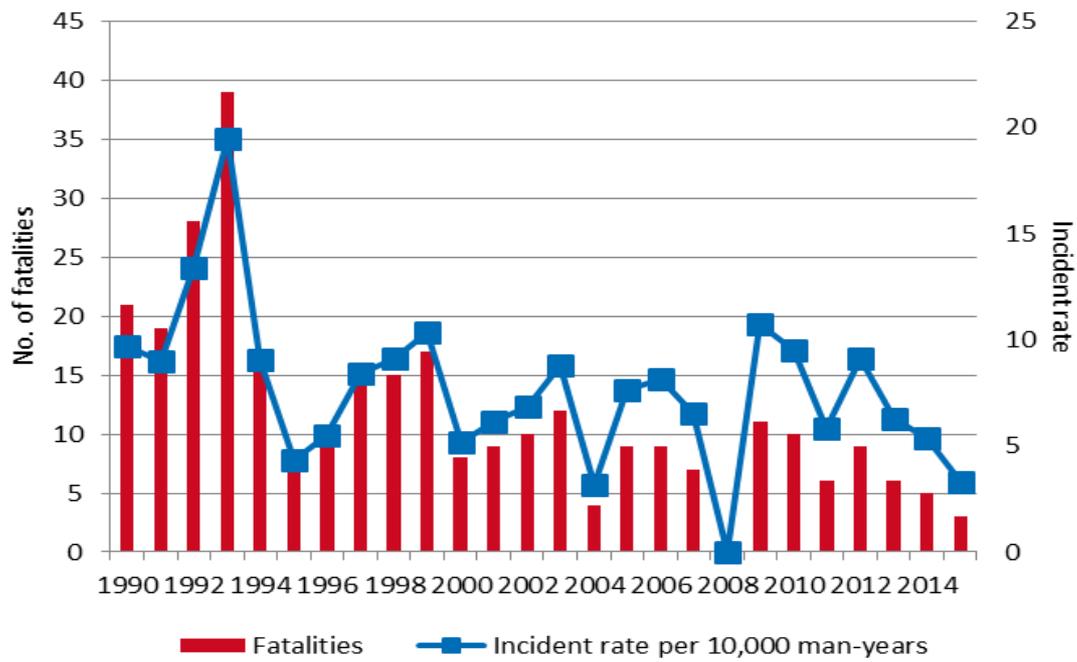
L'**Accident Investigation Board**, l'Agence gouvernementale chargée d'enquêter sur les accidents de transport en Norvège, dispose d'un département maritime qui enquête sur tous les accidents ayant entraîné des pertes de vies humaines, afin d'en déterminer les circonstances et les causes, dans le but d'améliorer la sécurité en mer et d'éviter de futurs accidents. Les rapports donnent des descriptions détaillées de ce qui s'est passé, ainsi que des recommandations de sécurité aux autorités et à l'industrie. En outre, des organisations telles que l'Association des pêcheurs norvégiens, le SINTEF et d'autres institutions de recherche et compagnies d'assurance ont toutes œuvré pour améliorer la sécurité de la flotte de pêche au fil des ans.

Il semble que ces différentes mesures aient eu un impact sur la sinistralité, en baisse tendancielle depuis les années 2000 :

Nombre d'accidents signalés par année et par type de navire 2000-2015



Décès dans la flotte de pêche norvégienne 1990-2015



Sources : Norwegian Maritime Authority.

Références

INTERNATIONAL

OIT - Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la Convention du travail maritime, 2006

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_325320.pdf

OIT - Convention (n° 188) de l'OIT sur le travail dans la pêche

https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188

OIT - Résolution concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de Covid-19 (adoptée le 8 décembre 2020)

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_760650.pdf

OIT - Recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche

https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312536,en:NO

Organisation maritime internationale (OMI)

<https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Fishing.aspx>

OMI - Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer

<https://www.imo.org/fr/OurWork/Safety/Pages/Preventing-Collisions.aspx>

OMI - Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes

[https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

FAO/OIT/OMI - Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêche non pontés

<http://www.fao.org/3/i3108f/i3108f00.htm>

FAO/OIT/OMI - Document destiné à servir de guide pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance des brevets

<https://agris.fao.org/agris-search/search.do?recordID=XF2015044483>

FAO/OIT/OMI - Directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions, 2005

<https://agris.fao.org/agris-search/search.do?recordID=XF2016015220>

UNION EUROPÉENNE

Lignes directrices relatives à la protection de la santé, au rapatriement et aux modalités de déplacement des gens de mer, des passagers et des autres personnes à bord des navires, 2020

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:JOC_2020_119_R_0001&from=FR
Bateaux de pêche et sécurité à bord (Dictionnaire multilingue)
<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/e8dd73c5-6071-44d5-aa71-cf83be1b9865>

Directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex%3A31997L0070>

Directive 2017/159/CE portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la Convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche)
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017L0159>

Rapport COM(2009) 599¹⁰⁰ sur la mise en œuvre pratique des directives 93/103/CE (navires de pêche) et 92/29/CEE (assistance médicale à bord des navires) sur la santé et la sécurité au travail

Il conclut que ces instruments n'ont eu aucun impact significatif sur les équipages des petits navires de pêche et recommande la rédaction d'un guide pratique non contraignant pour les navires de moins de 15 m de long.

Guide européen pour la prévention des risques à bord des petits navires de pêche, EU-OSHA (2016)

Étant donné que les petits navires de pêche représentent environ 80 % de la flotte de pêche de l'UE et que les décès, blessures et pertes de navires atteignent des niveaux inacceptables, ce guide est essentiel pour prévenir les risques et protéger les communautés de pêcheurs dans leur ensemble. Les différents modules du guide se concentrent sur des domaines clés, à savoir le navire, l'équipage, les opérations de pêche, des cas réels d'accidents, l'évaluation des risques ainsi que des informations complémentaires, comme les équipements de flottabilité, la stabilité, les premiers secours, les équipements de travail et les exercices d'urgence. Un glossaire ainsi que des illustrations, des photos et des graphiques viennent souligner les points importants du guide
<https://osha.europa.eu/en/publications/european-guide-risk-prevention-small-fishing-vessels/view>

Outils OiRA for Agriculture, Forestry and Fishing sectors

Outils d'évaluation des risques en ligne développés par l'EU-OSHA. 3 d'entre eux concernent en particulier les thèmes suivants :

- PÊCHES MARITIMES : bolinche/senne, casier, chalut, drague, filet, ligne/palangre
- CULTURES MARINES : ostréiculture, mytiliculture
- COMMERCE : navires à passagers

<https://osha.europa.eu/en/oshnews/oira-agriculture-forestry-and-fishing-sector>
https://oiraproject.eu/en/oira-tools?text=&field_sector_category%5B1179%5D=1179&sort=date

OSH WIKI Accident prevention in fisheries

Document de l'EU-OSHA qui examine les problèmes typiques du secteur, en décrivant les raisons et en soulignant les mesures de prévention et de contrôle.

100 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1423219304125&uri=CELEX:52009DC0599>

https://oshwiki.eu/wiki/Accident_prevention_in_fisheries

Pêche en toute sécurité

Outil de formation SST financé par l'UE (Erasmus) : <http://safefishing.eu/>

Guide européen pour la prévention des accidents en mer et la sécurité des marins pêcheurs

Initiative des partenaires sociaux du secteur de la pêche co-financée par l'Union européenne / mai 2007

<http://europeche.chil.me/download-doc/57816>

PAYS

ESPAGNE

Documents mis à disposition par l'INSST sur son site web :

- NTP 1154 Petits bateaux de pêche (I) Identification des risques - 2020¹⁰¹
- NTP 1155 Petits bateaux de pêche (II) Mesures préventives - 2020¹⁰²
- NTP 1144 Procédure pour la coordination des activités commerciales en cale sèche - 2020¹⁰³
- Affiche. Le taux d'accidents dans le secteur de la pêche - 2020¹⁰⁴
- Dépliant. Pêche et fatigue. Faites une pause ! - 2020¹⁰⁵
- Lignes directrices de bonnes pratiques pour le secteur de la pêche maritime - Mesures de prévention de l'infection par le SARS-CoV-2 - 2020¹⁰⁶
- Triptyque. La mer vous donne la vie. Ne le laisse pas t'enlever. Les accidents du travail dans la pêche - 2019¹⁰⁷

101

<https://www.insst.es/documentos/94886/566858/NTP+1154+Artes+menores+%28I%29+Identificaci%C3%B3n+de+riesgos+-+A%C3%B1o+2020.pdf/223a1928-8835-61b3-25d9-69aa7b88d758?version=1.0&t=1614697913985>

102

<https://www.insst.es/documentos/94886/566858/NTP+1155+Artes+menores+%28II%29+Medidas+preventivas+-+A%C3%B1o+2020.pdf/aee55969-751d-bedd-e671-3f379fcfe663?version=1.0&t=1614697914371>

103

<https://www.insst.es/documentos/94886/566858/NTP+1144+Procedimiento+de+coordinaci%C3%B3n+de+actividades+empresariales+en+varaderos+orientaciones+para+su+elaboraci%C3%B3n+-+A%C3%B1o+2020.pdf/0f80211e-d76a-8a1b-942d-64fee42ed238?version=1.0&t=1614697914666>

104

<https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/cartel-la-siniestralidad-en-el-sector-pesquero>

105

<https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/folleto-pesca-y-fatiga.-tomate-un-descanso>

106

<https://www.insst.es/documentos/94886/715218/Directrices+de+buenas+pr%C3%A1cticas+en+el+Sector+Pesquero/796a8ea8-27e5-4470-8554-9ec4e89dfc25>

107

<https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/triptico.-la-mar-te-da-la-vida.-no-dejes-que-te-la-quite.-accidentes-de-trabajo-en-pesca-ano-2019>

- Dépliant. Travaillez en regardant à travers vos yeux. Lunettes de protection contre les rayonnements solaires - 2019¹⁰⁸
- Enquête sur les accidents et les conditions de travail dans les moyens d'accès aux petits navires de pêche maritime - 2018¹⁰⁹
- NTP 1118 : Pêche à la senne coulissante (II) : Mesures préventives - 2018¹¹⁰
- NTP 1078 : Chalutage (I) : identification des risques - 2017¹¹¹
- NTP 1079 : Pêche au chalut (II) : mesures préventives - 2017¹¹²
- NTP 1081 : Pêche à la senne coulissante (I) : identification des risques - 2017¹¹³
- Identification et caractérisation des facteurs psychosociaux présents dans la pêche côtière et hauturière - 2017¹¹⁴
- Causes des accidents maritimes très graves dans le secteur de la pêche (2008-2013) - 2016¹¹⁵
- Bruit sur les bateaux de pêche (dépliant) - 2016¹¹⁶
- Analyse de l'exposition au bruit à bord des navires de pêche - NTP 1118 - 2016¹¹⁷
- Caractéristiques de la sinistralité dans l'activité de la pêche - 2016¹¹⁸
- Affiche. La mer vous donne la vie - 2015¹¹⁹
- Secteur de la pêche : analyse de la littérature scientifique sur la santé au travail - 2014¹²⁰
- Secteur de la pêche : analyse de la situation de la santé au travail - 2014¹²¹
- NTP 968 : Pêche : questionnaire de sécurité pour les navires de pêche de moins de 15 mètres de long - 2013¹²²

¹⁰⁸ <https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/triptico.-trabaja-mirando-por-tus-ojos.-gafas-de-proteccion-frente-a-la-radiacion-solar-ano-2019>

¹⁰⁹ <https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/investigacion-de-accidentes-y-condiciones-de-trabajo-en-los-medios-de-acceso-a-embarcaciones-menores-maritimo-pesqueras-ano-2018>

¹¹⁰ https://www.insst.es/documents/94886/566858/ntp_1118w.pdf/e735f1b8-8acf-4a26-9d41-b4b30f5ba9e4?version=1.0&t=1614697908904

¹¹¹ <https://www.insst.es/documents/94886/566858/ntp-1078M.pdf/eb564ed0-6d7b-423d-a7ba-afca06343cc8?version=1.0&t=1614697905622>

¹¹² <https://www.insst.es/documents/94886/566858/ntp-1079M.pdf/b9dfd118-8e4d-4efd-8e1e-0a76ac5280f0?version=1.0&t=1614697905365>

¹¹³ <https://www.insst.es/documents/94886/566858/ntp-1081M.pdf/db3bb6f1-683c-4f8a-8c7c-b8cdaeb97405?version=1.0&t=1614697904892>

¹¹⁴ <https://www.insst.es/documents/94886/96076/Psicosociales+en+pesca.pdf/d181e2b9-56bb-445b-bd6d-49382a24f003>

¹¹⁵ <https://www.insst.es/documents/94886/96076/Causas+de+los+accidentes+laborales+en+la+pesca.pdf/b6cc5a20-5ec2-4ada-a58d-f7d355061e76>

¹¹⁶ <https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/ruido-en-embarcaciones-de-pesca-folleto>

¹¹⁷ <https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/analisis-de-la-exposicion-al-ruido-a-bordo-de-embarcaciones-de-pesca>

¹¹⁸ <https://www.insst.es/documents/94886/96076/Caracterizacion+de+la+sinistralidad+en+pesca.pdf/95fe444c-3c1e-4bc0-9c31-e1fcdf30c8d4>

¹¹⁹ <https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/cartel.-la-mar-te-da-la-vida>

¹²⁰ <https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/sector-pesquero-analisis-de-la-literatura-cientifica-sobre-salud-laboral>

¹²¹ <https://www.insst.es/documentacion/catalogo-de-publicaciones/sector-pesquero-analisis-de-situacion-de-salud-laboral>

¹²² <https://www.insst.es/documents/94886/326775/ntp-968w.pdf/6e8793fd-8ef8-4212-b55f-d1d246e3f4d6?version=1.0&t=1617978008854>

- NTP 995 : Navires de pêche : évaluation des conditions de sécurité des équipements de travail à bord - 2013¹²³
- NTP 986 : Maladies professionnelles sous-marines : surveillance de la santé - 2013¹²⁴

INSST - Vidéos de prévention des risques professionnels dans le secteur de la pêche¹²⁵

Elles traitent de thèmes variés : Chutes à différents niveaux, Tomber dans l'eau, Piégeage par ou entre des objets, Coups ou coupures par des objets, Surmenage, Bruit, Exposition à des températures extrêmes, Feu, Explosion, Contacts électriques, Contacts thermiques, Agents biologiques, Chute d'objets, Projection de fragments...

UK

Guidance Fishing vessel risk assessments and safety management systems

<https://www.gov.uk/guidance/fishing-vessel-risk-assessments-and-safety-management-systems>

¹²³ <https://www.insst.es/documents/94886/326775/ntp-995+w.pdf/beddf937-a813-4885-9878-efde2693020e?version=1.0&t=1617978009343>

¹²⁴ <https://www.insst.es/documents/94886/326775/986+w.pdf/c34e9f1e-b264-46d0-8a30-be8e16c93336e?version=1.0&t=1617978014510>

¹²⁵ <https://www.insst.es/audiovisuales-formacion-prl>

Précisions sur le nouveau texte et les personnels couverts

La loi 47/2015, du 21 octobre 2015, intègre de nouveaux travailleurs au REM et unifie, simplifie et clarifie les réglementations existantes en la matière¹²⁶.

On peut noter les précisions suivantes :

Les travailleurs qui exercent une activité de pêche maritime à bord, inscrits comme techniciens ou membres d'équipage, sont maintenus dans le Régime Spécial de la Mer (REM), mais certains groupes qui exercent également leur activité à bord ont été inclus dans le régime : le personnel de recherche, les observateurs de pêche et le personnel de sécurité.

Le terme aquaculture a été intégré, excluant les travailleurs qui fournissent des services dans des entreprises dédiées à l'aquaculture dans les zones terrestres.

Ont été inclus les plongeurs ayant une qualification professionnelle dans des activités industrielles, qui jusqu'à présent n'étaient inclus dans le REM que lorsqu'ils effectuaient leurs services dans une entreprise de pêche maritime, à l'exclusion des plongeurs de loisirs.

Une définition du manutentionnaire portuaire a été envisagée, le configurant comme celui qui réalise les activités qui composent le service portuaire de manutention des marchandises énumérées à l'article 130 du texte révisé de la loi des ports d'État et de la marine marchande, approuvé par le décret royal législatif 2/2011.

Le travail administratif, technique ou subordonné des entreprises de pêche maritime et des guildes de pêcheurs et autres organisations du secteur continue d'être inclus, et le travail administratif des entreprises de manutention et des entités fournissant des travailleurs à ces entreprises a été inclus, à condition qu'elles exercent leur activité exclusivement dans la zone portuaire. Cette inclusion différencie clairement le travail administratif de ces entreprises du travail effectué par le manutentionnaire, de telle sorte que le premier n'est pas soumis à l'application des coefficients qui réduisent l'âge de la retraite, qui sont appliqués au second. Sont également inclus les travailleurs qui exercent ces activités au service des guildes et de leurs fédérations, des coopératives maritimes et des organisations syndicales et associations d'armateurs du secteur.

Les travailleurs qui étaient déjà définis comme tels dans le texte révisé de 1974 ont été maintenus comme indépendants et un nouveau groupe de travailleurs indépendants dédiés à la marine marchande (qui, jusqu'à présent, étaient inclus dans le régime spécial de sécurité sociale des travailleurs indépendants ou travailleurs non-salariés) a été inclus. Sont également inclus les travailleurs indépendants se consacrant à l'aquaculture et les plongeurs professionnels, à l'exclusion des plongeurs de loisirs.

126 <https://www.seg-social.es/wps/wcm/connect/wss/5afef2dd-c422-4fd0-b0c6-b0911b1d735f/Bolet%C3%ADn+informativo+Ley+47-2015.pdf?MOD=AJPERES>

Assurance et prévention des risques professionnels pour les gens de mer
Éléments de recherche dans 7 pays européens

EUROGIP - Paris

Juillet 2021

Réf. EUROGIP-164/F

ISBN 979-10-97358-33-4

Directeur de la publication et auteur principal : Raphaël Haeflinger

EUROGIP, groupement d'intérêt public créé en 1991 par l'Assurance Maladie-Risques professionnels, est un observatoire et un centre de ressources sur la prévention et l'assurance des risques professionnels en Europe

