



**MINISTÈRE
DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Accidents du travail et maladies professionnelles maritimes

Bilan 2019





Éditorial

Dans un souci de protection accrue de la santé des gens de mer, afin de prévenir les risques professionnels maritimes et d'orienter les actions des personnels de santé, cette étude présente les indicateurs sur la santé au travail des marins durant l'année 2019.

Elle fait la synthèse des pathologies d'origine professionnelle chez les marins survenues ou reconnues au cours de l'année 2019. Ces pathologies sont la conséquence d'un accident ou d'une exposition à des facteurs toxiques au cours de la navigation.

Cette étude concerne tous les marins ressortissants de l'Établissement national des invalides de la marine. Ceux-ci naviguent à la pêche et aux cultures marines, au commerce, dans les entreprises portuaires ou à la plaisance professionnelle.

Elle doit permettre d'orienter les actions des chefs d'entreprises maritimes, des préventeurs et des personnels de santé pour prévenir les risques professionnels chez les gens de mer afin d'assurer une meilleure protection pour leur santé.

Les données résultent de l'exploitation des déclarations des accidents du travail maritime (ATM), des maladies professionnelles auprès de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) et des dossiers médicaux informatisés Esculape du Service de santé des gens de mer (SSGM).



Accidents du travail maritime

Nombre et indices de fréquence 2019

Catégorie de navigation	Pêche	Cultures marines	Commerce	Services portuaires	Plaisance professionnelle	Ensemble des marins
Effectif total de marins	15 184	4 753	14 048	2 250	2 133	38 368
Nombre d'accidents du travail maritime (ATM)	929	123	703	107	25	1 887
Nombre d'ATM ayant donné lieu à un premier règlement	794	99	595	92	18	1 598
Indice de fréquence 2019 pour 1 000 marins	52	21	42	41	8	42
Rappel : indice de fréquence 2018	50	23	41	55	12	42

1 598 accidents du travail maritime (ATM) ont donné lieu à un arrêt de travail ou à un premier règlement. Ce chiffre est en baisse de presque 4 % par rapport à l'année 2018.

L'indice de fréquence est le nombre d'accidents du travail avec arrêt ou donnant lieu à un premier règlement par l'ENIM, ramené à 1 000 marins quel que soit le temps de travail annuel de ces derniers.

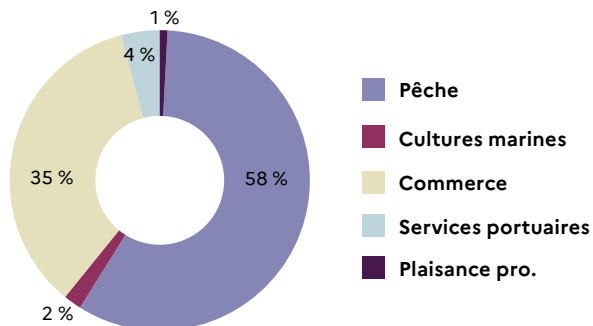
L'indice de fréquence global est de 42 accidents pour 1 000 marins sur les 38 368 marins ayant travaillé en 2019 dans les différents secteurs d'activité maritime. Ce chiffre reste stable par rapport à l'année 2018. Néanmoins, il fluctue suivant les différents secteurs d'activité maritime : aggravation de 2 points à la pêche et de 1 point au commerce.

Dans le secteur portuaire, l'indice de fréquence avait augmenté de 10 points en 2018. À l'inverse, il diminue significativement en 2019, passant de 55 accidents pour 1 000 marins en 2018 à 41. Cette labilité est due au fait que la moindre variation du nombre d'accidents dans une population restreinte a un grand impact sur l'indice de fréquence.



Répartition des ATM par secteurs d'activité maritime

La pêche et le commerce restent les secteurs les plus accidentogènes avec 93 % du nombre total d'accidents. La pêche représente plus de la moitié (58 %) du nombre total d'accidents.



Peut-on comparer avec d'autres secteurs d'activité économique ?

Pour établir les indices des différents secteurs économiques terrestres, la caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) prend en compte chaque salarié au prorata de son temps de travail et établit un nombre moyen de salariés à temps complet (équivalents temps plein ou ETP).

Le mode de calcul de la CNAM est différent de celui employé pour les gens de mer. Pour le calcul des ETP de marins, il a été comptabilisé le nombre total de jours d'embarquement et de congés divisé par 360 jours.

Catégorie de navigation	Pêche	Cultures marines	Commerce	Services portuaires	Plaisance professionnelle	Ensemble des marins
ETP	10 549	3 985	9 490	1 920	831	26 755
Indice de fréquence 2019 pour 1 000 ETP de marins	75	25	63	48	22	60

Pour l'année 2019, l'assurance maladie dénombre 655 715 accidents ayant donné lieu à un premier règlement pour 19 557 311 salariés en France¹. Le nombre d'accident est en hausse de 0,6 % par rapport à 2018.

Les indices de fréquence des accidents du travail à terre (AT) sont donnés ici à titre indicatif :

- **Pour les marins - Ensemble de la profession** : 60 ATM pour 1 000 marins.
- **Ensemble des salariés des secteurs d'activités terrestres** : 33,5 AT pour 1 000 salariés².
- **Salariés des industries des transports, de l'eau, du gaz et de l'électricité** : 45,3 AT pour 1 000 salariés.³

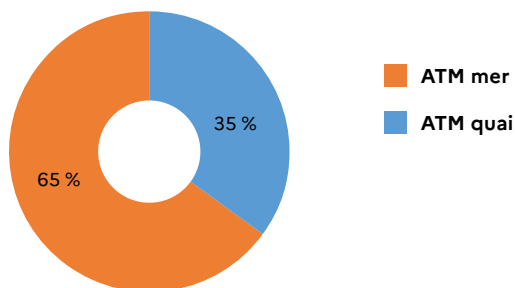
¹ Rapport annuel 2019 de l'assurance maladie « Risques professionnels éléments statistiques et financiers » https://assurance-maladie.ameli.fr/sites/default/files/rapport_annuel_2019_de_lassurance_maladie_-_risques_professionnels_decembre_2020.pdf page 84

² Rapport annuel 2019 de l'assurance maladie page 84

³ Rapport annuel 2019 de l'assurance maladie page 95

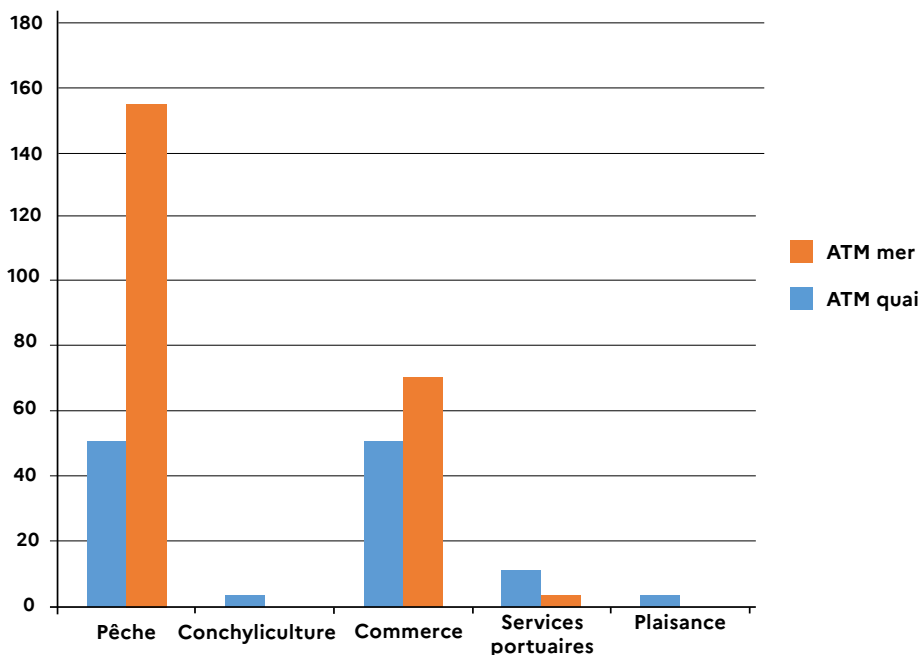


Répartition du nombre d'accidents en mer ou à quai



Les 2/3 des accidents du travail maritime surviennent en mer.

Répartition du nombre d'accidents en mer ou à quai et par activité maritime

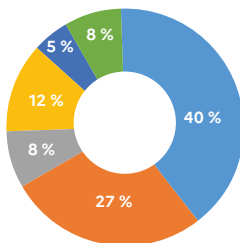


Pour la pêche, le commerce et la plaisance professionnelle, les accidents surviennent principalement en mer alors que dans le secteur des services portuaires, les accidents ont plutôt lieu alors que les navires sont à quai. Cette répartition est dépendante du temps passé majoritairement par le navire en mer ou à quai du fait de son activité.



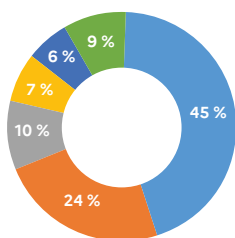
Répartition des accidents en fonction de la zone corporelle atteinte⁴

Tous secteurs de navigation confondus, les membres supérieurs restent le premier siège des atteintes traumatiques, suivi par les membres inférieurs, puis le dos. Les autres sièges sont moins souvent affectés et les polytraumatismes restent rares.

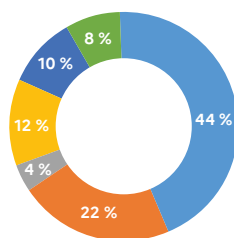


Répartition des accidents par types de navigations

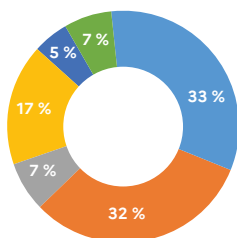
Pêche



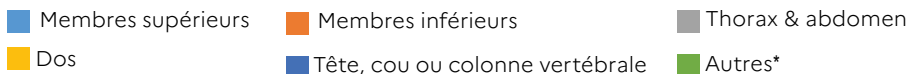
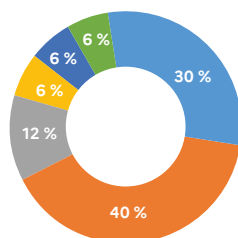
Cultures marines



Commerce et plaisance professionnelle



Services portuaires



*Autres : les blessures aux localisations anatomiques multiples ou imprécises

Cette répartition des lésions est comparable à celle des années précédentes confirmant l'importance des lésions des membres supérieurs pour tous les secteurs sauf les services portuaires. Cependant, pour la pêche, une diminution de ces atteintes est constatée avec une baisse de leur part dans le nombre total d'ATM, passant de 50 % en 2018 à 45 % en 2019.

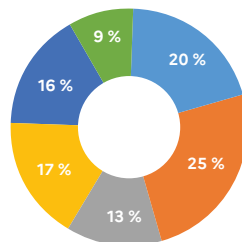
Pour les autres secteurs, les membres supérieurs et les membres inférieurs sont atteints dans des proportions équivalentes. Dans les secteurs du commerce et de la plaisance professionnelle, les atteintes rachidiennes restent fréquentes.

⁴ Source QCATM 2019



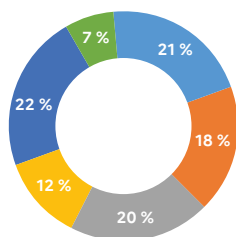
Répartition des accidents par types de blessures

Les lésions les plus courantes sont les chocs traumatiques et les luxations, foulures ou entorses. Pour 2019, elles constituent presque la moitié des accidents. Les fractures restent rares.

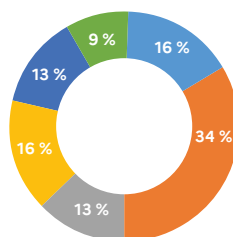


Répartition des accidents par types de navigations

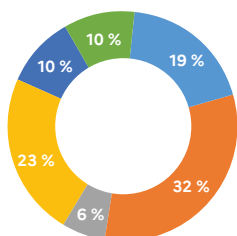
Pêche



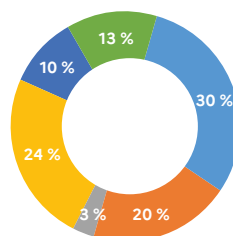
Cultures marines



Commerce et plaisance professionnelle



Services portuaires



■ Choc

■ Luxation, entorse, foulure

■ Autres*

■ Fracture osseuse

■ Commotion et traumatisme interne

■ Plaie & blessure superficielle

Autres* : amputations traumatiques, brûlures, empoisonnements, infections, noyades, asphyxie, traumatismes sonores, températures extrêmes, blessures multiples et autres blessures

La répartition entre les deux types de blessures les plus fréquentes a connu un léger changement : les chocs traumatiques ont diminué de 3 points en passant de 23 % en 2018 à 20 % en 2019 alors que les luxations, entorses et foulures ont augmenté de 2 points passant de 23 % à 25 %.



Regards croisés sur la sécurité au travail maritime

La commission sécurité maritime du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins

Patrick Andro est vice-président de la commission sécurité maritime du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins. Il répond sur la prévention des accidents du travail dans les entreprises de pêche.

Le comité départemental des pêches et des élevages marins du Finistère a mené des actions remarquables en matière de prévention des risques professionnels. Pouvez-vous nous en parler ?

Le comité national des pêches et des élevages marins réalise régulièrement des fiches d'informations sur la prévention des accidents et les obligations des armements : amiante, VFI, COVID, hélicoptère...Elles sont publiées sur le site internet du comité national.

Les informations des différentes structures institutionnelles (DAM, SSGM, DIRRECTE, SSM, ENIM, IMP) sont relayées auprès des marins par notre newsletter, notre site internet et lors des réunions des commissions professionnelles.

En région, dans le Finistère, le comité départemental organise tous les ans une journée de sécurité dans un port du département. Elle permet de sensibiliser les marins à leur sécurité en mer.

Il a aussi mis en place une convention avec le Groupement de gendarmerie nationale et la Brigade de prévention de la délinquance juvénile, au profit des acteurs de la profession. Cette convention permet de faire de l'information sur les risques liés aux consommations de stupéfiants dans les lycées professionnels maritimes, les centres de formation et les armements.

Comment peut-on améliorer la prévention des accidents du travail maritime par une meilleure formation des gens de mer ?

Cela se fait en co-construisant avec les matelots et les patrons, une politique de prévention. Il faut échanger avec l'ensemble de l'équipage.

Pour cela, il faut rencontrer les marins sur les ports, leur montrer les différents équipements de protection et les manières d'organiser la prévention à bord en s'aidant de plaquettes et de guides qui existent.

Comment peut-on promouvoir la culture de la prévention dans les petites entreprises artisanales ou familiales ?

Différents moyens peuvent être mis en œuvre.

Tout d'abord, les marins doivent être sensibilisés aux conséquences graves de ces accidents tant pour les employés (perte de droits ou de compétences pour naviguer) que pour les employeurs (condamnation et sanction).



Les directions des entreprises de pêche peuvent être à l'origine d'initiatives importantes. Par exemple, les nouveaux embarquants peuvent être accueillis par la mise en place d'un livret ou d'un guide d'accueil.

Il est possible de profiter des différents moments de rencontre entre les marins et les acteurs des institutions tels que la visite annuelle auprès du Service de santé des gens de mer, les contrôles des centres de sécurité des navires ou les formations maritimes obligatoires, pour informer et prévenir.

Enfin, les futurs armateurs candidats à une première installation peuvent aussi être accompagnés dans ce domaine par les comités départementaux.

Une difficulté est l'articulation entre les différents acteurs impliqués dans la prévention : comités des pêches, lycées professionnels maritimes, Institut maritime de prévention, Service de santé des gens de mer. Comment améliorer la coordination entre les différents intervenants ?

Je pense que cela est possible :

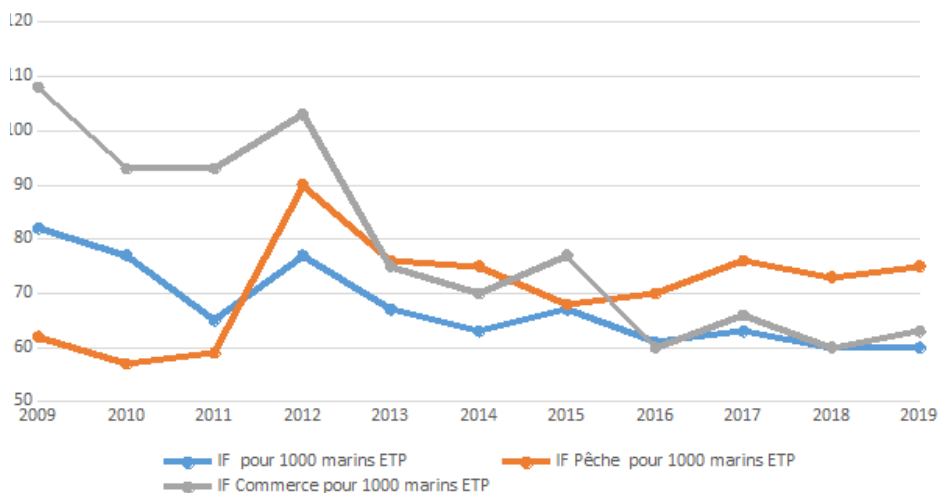
- en provoquant des rencontres sur le thème de la prévention,
- en créant des groupes de travail avec une feuille de route bien établie sur des sujets bien précis.

La sécurité à bord des navires de pêche sur le site internet du CNPMM :

<https://www.comite-peches.fr/les-pecheurs/securite-a-bord-navires-de-peche/>



Évolution des indices de fréquence sur la période de 2009-2019



Ce graphe montre l'évolution des indices de fréquence sur les dix dernières années. Le mode de calcul pour ce graphe a été calqué sur celui de la CNAM qui tient compte des équivalents temps plein pour les effectifs de travailleurs.

Globalement, la tendance est à la baisse avec une diminution de l'indice pour l'ensemble de la profession de 25 % sur cette période.

Au commerce, la fréquence des ATM a diminué d'environ 40 % sur 10 ans.

Dans le secteur de la pêche, l'évolution de cet indice est plus contrastée. Il baisse d'une manière assez constante sur la période allant de 2000 à 2010 pour remonter au début des années 2010.

Ce fléchissement peut évidemment être dû à une dégradation de l'accidentologie professionnelle, mais il intervient aussi dans une période de changement des sources des données employées et de plus grande incertitude quant à l'estimation du nombre des ATM avec arrêt.

Ces résultats sont positifs et illustrent une nette amélioration de la prévention des risques professionnels avec une baisse des indices de fréquence entamée il y a une vingtaine d'années et confirmée depuis, malgré une stabilisation à la pêche.



Accidents du travail maritime des équipages des navires du registre international français

La connaissance des accidents du travail maritime sur les navires du Registre international français (RIF) nécessite de recueillir des données fournies par les compagnies maritimes.

Ces statistiques ont été établies par Cédrik Renault de l'Institut maritime de prévention.

Pour l'année 2019, elles concernent 81 % des compagnies armant des navires au RIF et couvrent l'ensemble des membres d'équipage quelle que soit leur nationalité.

Nombre d'accidents du travail en 2019

208 accidents du travail maritime (ATM) ont été recensés en 2019 à bord des navires battant pavillon RIF (-1 par rapport à 2018). 203 de ces ATM concernent le secteur du shipping et des services ; 5 le domaine du yachting. Parmi ces événements, 79 ont été suivis d'un arrêt de travail (38 %). La proportion des accidents avec arrêt de travail continue d'augmenter. En effet, elle était de 32 % en 2018 et de 18 % en 2017.

Taux et indices de fréquence calculés

Deux indicateurs de fréquence sont calculés suivant la méthode appliquée par la CNAM :

- le taux de fréquence des ATM avec arrêt (TF) = nombre d'ATM avec arrêt par million d'heures travaillées ;
- l'indice de fréquence des ATM avec arrêt (IF) = nombre d'ATM avec arrêt pour 1 000 ETP. Les ETP correspondent à des équivalents temps plein et sont calculés, pour chaque compagnie, sur la base du temps de travail annuel de leurs marins inscrits à l'Enim.

Pour le pavillon RIF en 2019, le taux de fréquence s'établit à 6,40 et l'indice de fréquence à 12,01. Ils étaient respectivement de 6,06 et de 11,28 en 2018. Entre les deux années, on constate donc une augmentation modérée de ces deux indicateurs.

Néanmoins, par rapport aux résultats obtenus dans d'autres secteurs d'activité ou pour d'autres populations maritimes, ils demeurent faibles.



Les décès et les disparitions

Événements	Pêche	Cultures marines	Commerce	Services portuaires	Plaisance professionnelle	Sauvetage	Total
Chute à la mer	3	0	0	0	1	0	4
Naufrage	3	0	0	0	0	2	5
Lésion mortelle	1	0	0	0	0	0	1
Autres	4	0	0	0	0	0	4
Total	11	0	0	0	1	2	14

Ce tableau comprend les décès des marins de nationalité française dans la suite d'un accident survenu à bord reconnu par l'ENIM, ou hors ENIM, ou encore lors d'un accident de trajet (domicile-travail). En 2019, le nombre de décès recensés par le SSGM s'élève à 14. Ce chiffre est en augmentation par rapport à 2018 et ces décès concernent essentiellement le secteur de la pêche avec 11 disparitions.

Taux de mortalité en 2019

Le taux de mortalité est le nombre d'accidents mortels survenant sur une année pour 10 000 marins⁵ :

- **Ensemble de la profession** : 3,64 pour 10 000 marins
- **Secteur de la pêche uniquement** : 7,24 pour 10 000 marins pêcheurs.

Comparaison avec d'autres secteurs professionnels⁶

Pour les salariés des secteurs professionnels terrestres, la CNAM calcule des taux de mortalité en rapportant le nombre d'accidents de travail mortels à 10 000 salariés employés à temps plein ou ETP :

- **Tous secteurs d'activités en France** : 0,37 accidents de travail mortels pour 10 000 salariés (733 décès pour 19 557 311 salariés)
- **Secteur d'activité du BTP** : 1,01 pour 10 000 salariés (176 sur 1 731 866 salariés hors bureaux)
- **Secteur d'activité du transport et de l'énergie** : 0,67 pour 10 000 salariés (145 sur 2 149 970 salariés)

Pour permettre une comparaison, il faut estimer le nombre d'ETP de marins. Cette estimation a été obtenue en comptabilisant le nombre total de jours d'embarquement et de congés divisé par 360 jours :

- **Ensemble des gens de mer – Taux de mortalité** : 5,23 ATM mortel pour 10 000 marins (effectif en ETP).
- **Pêche** : 10,42 pour 10 000 marins pêcheurs (effectif en ETP).

Le secteur maritime connaît un taux de mortalité plus élevé que les autres secteurs d'activités en France. Les accidents mortels y sont 14 fois (14,10) plus important que la moyenne française et 5 fois (5,16) plus fréquents que dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, secteur réputé le plus accidentogène en France.

⁵ Le taux de mortalité pour l'ensemble de la profession prend en compte les décès de deux marins-pêcheurs bénévoles de la SNSM, lors d'une opération de sauvetage aux Sables d'Olonne le 7 juin. Ces deux décès n'ont pas été pris en compte pour le calcul du taux spécifique à la pêche car n'étant pas survenus dans le cadre d'une action de pêche.

⁶ Rapport annuel 2018 « L'assurance maladie- Risques professionnels » page 99.



La pêche reste l'un des secteurs les plus dangereux en termes d'accidents de travail mortels parmi l'ensemble des secteurs d'activité économique en France : le taux de survenue d'un accident mortel y a été 28 (27,86) fois supérieur à la moyenne nationale et 10 fois supérieur à celui du BTP.

Évolution des ATM mortels

Entre 1984 et 1991, 234 accidents de travail mortels ont été reconnus par la caisse de sécurité sociale des marins, l'Enim. Cela représente une moyenne de 29 accidents mortels par an⁷. Entre 1999 et 2010, 226 accidents du travail mortels ont été déclarés soit une moyenne de 19 par an⁸.

Or, il a été montré que les ATM mortels ont fait l'objet d'une prise en compte incomplète dans les statistiques dans les années antérieures à 2010.

Entre 2011 et 2019, 119 décès sont constatés au travail maritime soit 13 morts en moyenne par an.

Une très grande majorité de ces accidents mortels concerne des marins-pêcheurs. Si la seule pêche est prise en compte, la sinistralité est de 114 accidents du travail mortels pour 100 000 marins employés à temps plein sur la période allant de 2003 à 2010⁸. Elle est de 76 disparitions entre 2011 et 2019.

La comparaison avec les études internationales montre que la France se situe dans une position médiane en matière de sinistralité, cela même s'il existe de nombreux biais dans le recueil des décès au travail des marins en France et dans le monde.

Ces données pourraient permettre de penser qu'il y a une amélioration de la sécurité au travail pour les gens de mer. Cependant, cela ne doit pas masquer le fait que les marins français sont exposés à une sur-mortalité importante au travail et que le travail y reste intrinsèquement dangereux.

Les données disponibles montrent aussi que 27 % de ces accidents surviennent lors de naufrages et 29 % après une chute à la mer. Les 44 % de décès restants résultent soit d'un traumatisme sévère survenu à bord ou sur le quai⁸ soit d'une mort subite sur le lieu de travail, ce qui en France est reconnu comme étant en relation avec le travail.

Le terme d'accident du travail maritime recouvre des réalités multiples. L'ensemble des pays maritimes est confronté à ce problème de sur-accidentalité et de sur-mortalité lors du travail en mer. Quels facteurs peuvent l'expliquer ? Les analyses d'accidents et retours d'expérience par le Bureau enquêtes accidents mer et l'Institut maritime de prévention montrent souvent le caractère multifactoriel des causes, l'action importante des conditions de mer, la défaillance technique du matériel et parfois le non-respect des consignes élémentaires de sécurité.

De nombreux instruments de prévention sont prévus par la réglementation ou ont été mis en œuvre volontairement par certaines compagnies maritimes. Ils ont permis de réduire une part non négligeable de la mortalité. Cependant l'analyse des données disponibles montrent que cette réduction de la sinistralité concerne les entreprises maritimes les plus importantes et les plus structurées.

Dans les petites entreprises artisanales et familiales, l'organisation de la sécurité du travail relève de la volonté et de la capacité du chef d'entreprise. Une action spécifique dédiée à ces entreprises est certainement nécessaire pour faire diminuer la gravité de ces accidents.

⁷ ANDRO M. – Recherche d'indicateurs pertinents sur la sécurité au travail dans la pêche maritime – Université de Bretagne sud pour le compte de l'Institut Maritime de Prévention – Lorient.

⁸ LE ROY Y/TOURET G. – Les accidents du travail mortels dans le secteur maritime en France : données disponibles et propositions de pistes d'actions pour amplifier la tendance à la baisse- Rapport devant le conseil supérieur des gens de mer – Paris, 19 septembre 2012.



Les maladies professionnelles reconnues par l'ENIM⁹

Une maladie est dite professionnelle si elle est la conséquence directe de l'exposition d'un travailleur à un risque physique, chimique ou biologique, ou résulte des conditions dans lesquelles il exerce son activité professionnelle. Pour reconnaître le caractère professionnel d'une maladie, l'Enim se réfère aux tableaux des maladies professionnelles de la sécurité sociale qui classent ces affections en fonction de leur symptomatologie.

Ce tableau répertorie les « nouveaux » cas reconnus par l'Enim au cours de l'année 2019. Ces maladies peuvent trouver leur origine dans des expositions professionnelles parfois anciennes.

Type de maladies professionnelles (MP)	Nombre de cas en 2019
Maladies en relation avec l'amiante (tableaux 30 et 30 bis)	34
Atteinte auditive (tableau 42)	5
Troubles musculo-squelettiques [TMS] (tableau 57)	111
Affections chroniques du rachis lombaire (tableau 97 et 98)	12
Autres maladies professionnelles	24
Total des maladies professionnelles reconnues en 2019	186

186 maladies professionnelles ont été reconnues au cours de l'année 2019. Après avoir connu une diminution régulière pendant plusieurs années, le nombre des maladies professionnelles a légèrement crû. Cette augmentation est aussi constatée au régime général chez les travailleurs terrestres.

Les atteintes musculo-squelettiques (TMS) sont la première cause de pathologie professionnelle. Elles représentent 60 % des maladies professionnelles des marins. Ces maladies sont la conséquence de gestes répétés et de l'hypersollicitation des articulations.

En deuxième position avec 34 nouveaux cas, se trouvent les affections liées à une exposition à l'amiante. En 2019, leur nombre reste stable pour les gens de la mer comme pour les travailleurs terrestres.

Si on compare ces données avec celles concernant les travailleurs terrestres établies par la Caisse nationale de l'assurance maladie (CNAM), on constate :

- une augmentation du nombre de maladies professionnelles chez les gens de la mer et chez les travailleurs terrestres ;
- la prédominance des troubles musculo-squelettiques en relation avec une sollicitation intense des membres ;
- la diminution du nombre de pathologies liées à l'amiante. Le nombre de maladies professionnelles en relation avec l'amiante est devenu inférieur au nombre des troubles musculo-squelettiques en 2009 pour les gens de mer et en 2011 pour les salariés du terrestre ;
- les autres maladies professionnelles restent peu fréquentes chez les marins. La surveillance médicale ne met pas en évidence d'émergence d'une pathologie professionnelle nouvelle.

⁹ Données du Conseil de Santé de l'ENIM



Regards croisés sur la sécurité au travail maritime le Conseil Supérieur des gens de mer (CSGM)

Jean-François Jouffray est président du Conseil supérieur des gens de mer (CSGM) depuis sa création en 2011. Parmi ses missions, ce conseil fait des propositions en matière de santé et de sécurité au travail, d'hygiène et de prévention des risques professionnels maritimes.

Quel est le rôle du CSGM en matière de prévention des risques professionnels maritimes ?

D'une manière générale, le CSGM participe à l'élaboration de la politique nationale sur les questions concernant la santé et la sécurité au travail des marins, et il met un accent tout particulier sur la prévention des risques professionnels maritimes. Il examine de près le rapport établi chaque année par le Service de santé des gens de mer en application de la norme A4.3 de la convention du travail maritime de l'OIT concernant les accidents du travail maritime, sur lequel il émet un avis et dont il tire des axes d'action de prévention.

Le CSGM est une assemblée tripartite. Des représentants des gens de mer, des employeurs maritimes et des administrations y siègent. Comment cette triple représentation influe sur les actions du CSGM ?

Cette triple représentation conduit non pas à ce que chacun ait un discours univoque, mais à de réels échanges et à un dialogue approfondi qui permettent de donner des inflexions éventuelles aux textes en préparation qui sont soumis au conseil, d'émettre des propositions de textes à prendre ou d'actions concrètes à engager collectivement. Le partage d'expérience des uns et des autres constitue une réelle plus-value, encore augmentée par les acteurs de terrain que sont par exemple, le Service social maritime ou l'Institut maritime de prévention, ainsi que par le BEA Mer.

Quelles sont les grandes thématiques en matière de prévention des risques professionnels dont est saisi le CSGM ?

L'objectif essentiel est celui de la réduction de l'accidentologie maritime, encore trop élevée malgré les efforts accomplis depuis 20 ans.

L'action du CSGM s'est articulée autour de la « maritimisation » du plan santé et sécurité au travail, et donc à la programmation d'un contenu, à l'organisation du rôle de chacun et au suivi de sa mise en œuvre. Le Conseil s'attache à améliorer la connaissance de la situation, par exemple en termes de statistiques des accidents dont sont victimes les marins étrangers sous pavillon français, à mobiliser grâce à une communication adaptée sur les bons comportements, à trouver des relais locaux...

La priorité aujourd'hui est, pour enclencher une vraie dynamique, d'aboutir à la création d'une branche accidents du travail/maladies professionnels qui n'existe pas dans le secteur maritime et rompre avec une situation rétrograde qui nuit à la sécurité au travail tout autant qu'à l'attractivité des métiers maritimes.



Glossaire

AT : accident du travail

ATM : accident du travail maritime

BEAmer : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

CCMM : Centre de consultations médicales maritimes

CNAM : Caisse nationale de l'assurance maladie

CNPMEM : Comité national des pêches maritimes et des élevages marins

CSGM : Conseil supérieur des gens de mer

ENIM : Établissement national des invalides de la marine

IMP : Institut maritime de prévention

MM : Ministère de la Mer

MP : maladie professionnelle

MTE : Ministère de la Transition écologique

SSGM : Service de santé des gens de mer

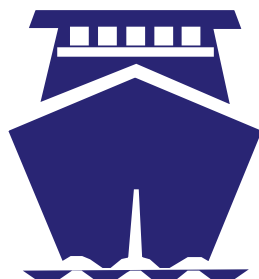
SSM : Service social maritime

TMS : troubles musculo-squelettiques

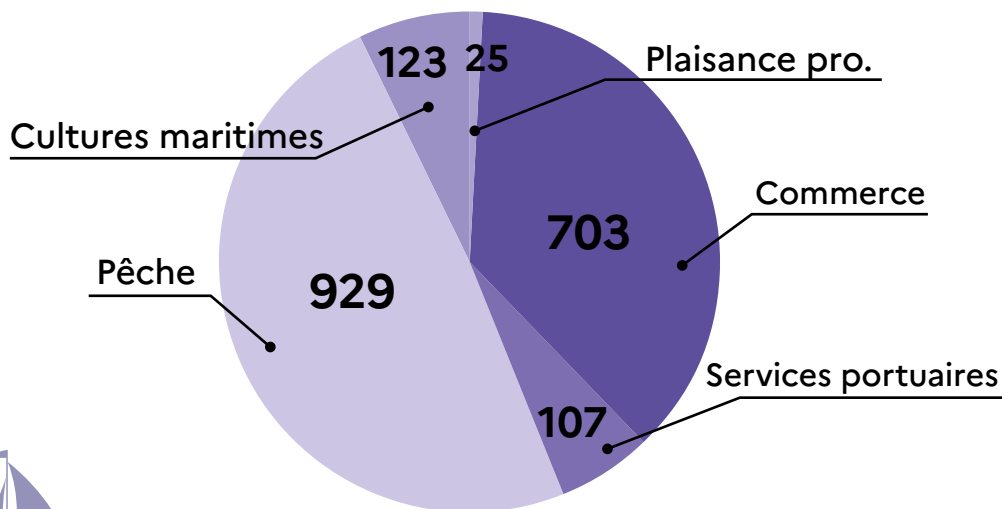


LA SANTÉ DES MARINS AU TRAVAIL EN 2019

38 368 *marins*



1 887 *accidents du travail maritime*



Accidents du travail

- ★ 42 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 marins
- ★ En diminution de 6 points depuis 2013
- ★ Principales causes d'accidents : chocs, chutes, traumatismes des mains
- ★ 14 accidents mortels (dont 11 pour la pêche)

Maladies professionnelles

- ★ 186 maladies professionnelles reconnues
- ★ Principales affections : troubles musculo-squelettiques, maladies liées à l'amiante
- ★ En augmentation (+9 %) en 2019

Une mission de prévention pour la santé des gens de mer



Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
Direction des affaires maritimes
Service des gens de mer

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex - Tél. : 01 40 81 21 22

www.mer.gouv.fr

Crédit photo couverture : ©Jean-Charles Brunet - Illustrations : ©Adobe Stock

Rédaction : Amina Pascaline Monnin, Thierry Sauvage DGITM/DAM/SSGM

Conception graphique : SG/DAF/SAS/SET/SET2 - Benoit Cudelou

Impression : SG/DAF/SAS/SET/SET2

Imprimé sur du papier certifié écolabel européen



**MINISTÈRE
DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*
