

FICHE DE PRÉVENTION

Protection individuelle des travailleurs à bord

La pêche reste de loin l'activité professionnelle la plus accidentogène pour des travailleurs français. En 2023, 75% des accidents maritimes recensés par le BEAMer¹ concernait un navire de pêche.

La protection des travailleurs doit être une priorité absolue, et les équipements de protection individuels (EPI) sont la base du maintien en sécurité des membres d'équipages.

La liste des équipements ci-dessous doit être mise à disposition des marins et l'employeur est responsable de l'organisation de campagnes de prévention pour encourager le port de ces équipements de protection. Cette liste est non exhaustive et doit refléter les situations rencontrées par les équipages.

Gilet de sauvetage à gonflage automatique



Le port du gilet de sauvetage est régi par l'article R. 4241-17 du code des transports et plus récemment par le décret du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes. Ces textes ont pour rôle notamment de définir le type de matériel requis et d'imposer le port du gilet lors de situations à risque. Les situations pour lesquelles le port d'un VFI (vêtement à flottabilité intégrée) est obligatoire sont les suivantes :

- lors des opérations de pêche ;
- en cas de travail de nuit, en l'absence de visibilité ou dans des conditions météorologiques défavorables ;
- lors des trajets en annexe ;
- dans toutes les circonstances où le capitaine le juge nécessaire.

Un pêcheur a perdu la vie sur l'étang de Leucate l'année dernière. Il patronnait seul son navire dans des conditions météorologiques difficiles et ne portait pas de VFI. L'enquête a démontré que le marin a perdu connaissance à la suite d'un choc et s'est noyé.

L'Armateur a le devoir de dispenser des formations à ses équipages pour les sensibiliser sur le port du VFI. De même, l'équipage a le devoir de porter l'équipement dans toutes les situations citées ci-dessus. Le modèle doit être adapté au gabarit du marin qui le porte, et il est fortement recommandé de sélectionner un modèle avec sous-cutale, ce qui augmente les chances de maintien des voies respiratoires hors de l'eau en cas de perte de conscience.

Ces équipements doivent être conformes à la SOLAS 1974 Chapitre III Règle 7.2 et au recueil LSA paragraphe 2.2. Ils doivent également être contrôlés conformément aux préconisations du fabricant, généralement tous les ans par un service spécialisé. Parallèlement à ce contrôle annuel extérieur, il est important de rappeler à l'équipage qu'ils sont aussi responsables de leur sécurité : ils doivent faire une inspection visuelle de leur équipement avant chaque usage, rester vigilant sur l'évolution de l'état du gilet, et ajuster convenablement l'équipement pour assurer son efficacité.

¹ BEAMer : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Vêtements de travail



L'employeur se doit de fournir à ses employés des vêtements de travail adaptés aux conditions rencontrées. Les équipements indispensables sont notamment des chaussures ou bottes de sécurité à porter en toutes circonstances en dehors des emménagements, des gants adaptés lors des manutentions, des lunettes ou un masque de protection en cas de risques de projections (peinture/produits chimiques, travaux à chaud), un casque pour protéger des chocs et chutes d'objets, des protections auditives adaptées à l'environnement lorsque le niveau sonore et le temps d'exposition dépassent les seuils admis.

Au même titre que pour le gilet de sauvetage, des campagnes de prévention doivent être organisées pour sensibiliser les travailleurs aux risques qu'ils encourent et à l'importance de porter ces EPI fournis. Ainsi, puisque la responsabilité de l'employeur est engagée en cas d'accident du travail, ce dernier est en droit d'imposer le port des EPI.



Dispositif d'homme à la mer



Le port d'un dispositif de signalement d'homme à la mer a été rendu obligatoire en 2020 pour des navires reconnus aptes à l'exploitation par un marin seul. Cette obligation découle d'une recommandation émise par le BEAMer à la suite de plusieurs accidents et a été intégrée dans la division 219 (art. 219.18). Cette balise portative doit dans ce cas être portée en permanence par le marin en mer. Seuls les navires exploités en 5^{ème} catégorie peuvent demander une exemption d'emport.

Cet équipement individuel doit être approuvé conformément à la Directive 2014/53/UE. Il doit être à la fois à déclenchement automatique et manuel, et posséder les fonctions AIS et ASN2. Il permet d'alerter et de fournir une position précise de la personne en cas de chute à la mer.

Compte tenu de la difficulté de réaliser des manœuvres de récupération d'homme à la mer avec un navire de pêche, il est recommandé de proposer l'emport d'une balise individuelle MOB² même dans le cas d'équipages multiples.

Un pêcheur a été secouru après que son navire ait chaviré dans la baie de l'Aiguillon en février, grâce à la balise MOB qu'il portait sur lui. L'homme qui s'était réfugié sur la coque retournée de son navire a pu être localisé rapidement par les sauveteurs SNSM et contrairement à d'autres accidents similaires survenus en hiver, il n'a pas souffert d'hypothermie.

² MOB : Man Over Board – Homme à la Mer