

# Accidents du travail maritime

Rapport et statistiques 2003



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère de l'Équipement  
des Transports, de l'Aménagement  
du territoire, du Tourisme  
et de la Mer  
secrétariat d'État aux Transports  
et à la Mer

## Sommaire

Prescriptions réglementaires	2
Principes actuels	3
<b>Les accidents du travail maritime en 2003</b>	<b>4</b>
Analyse des chiffres bruts	4
Effectifs considérés	5
Indices de fréquence en fonction des effectifs ENIM et ETP	8
Indices de fréquence en fonction du siège des lésions	10
Problème des décès et disparitions	13
<b>Évolution des accidents du travail maritime dans le temps</b>	<b>15</b>
Évolution globale des effectifs et des accidents	15
Évolution du nombre de marins et d'accidents par secteur	17
<b>Commentaires</b>	<b>22</b>
<b>Propositions</b>	<b>24</b>
<b>Conclusion</b>	<b>26</b>
Glossaire	28

## Prescriptions réglementaires

Les réglementations internationales, communautaires et nationales ont, depuis un certain nombre d'années, mis l'accent sur la prévention des accidents du travail en général, et du travail maritime en particulier.

La convention n° 134 et la recommandation n° 142 du 30 octobre 1970 de l'Organisation internationale du travail (OIT), sur la prévention des accidents des gens de mer, ont été ratifiées par la France en 1978. Ces textes ont été enrichis depuis par le recueil de directives pratiques du Bureau international du travail (BIT) de novembre 1994, par les rapports et protocoles des Conférences internationales du travail (CIT) et des Conférences internationales des statisticiens du travail (CIST), avec, notamment, le protocole de 2002 sur la déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles et le rapport de 2003 sur les conditions de travail dans le secteur de la pêche.

La directive européenne 89/391/CEE du 12 juin 1989, directive-cadre concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail est à l'origine d'un certain nombre de directives, plus spécifiques de telle ou telle nuisance, transposées en droit interne ou sur le point de l'être. Parallèlement, depuis 1990, le projet relatif à l'harmonisation des Statistiques européennes sur les accidents du travail (SEAT) s'est progressivement développé, au cours de trois phases successives, complétant au fur et à mesure, le nombre et la qualité des données recueillies. Plusieurs administrations et entreprises françaises ont participé à ce projet.

Au niveau national, le décret du 17 janvier 1977 relatif à l'hygiène et à la prévention des accidents du travail des gens de mer précise que la Commission d'hygiène et de prévention des accidents du travail maritime (CHPATM) est le destinataire privilégié des enquêtes statistiques sur les accidents du travail des gens de mer, et, la division 217 (dispositions sanitaires et médicales : article 217-4.05) impose à tout capitaine de navire de renseigner, en cas d'accident corporel, le Questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime (QCATM) élaboré par le CHPATM.

## Principes actuels

Depuis 1993, le Service de santé des gens de mer (SSGM) recueille les données permettant au Bureau de l'action sociale, de l'hygiène et de la santé des gens de mer (GM 4) d'établir des statistiques sur les accidents du travail maritime (ATM). Jusqu'à ce jour, ces statistiques sont élaborées à partir des sources d'information suivantes :

- effectifs des marins effectivement inscrits dans l'année fournis par l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) et classés par secteurs d'activités et surtout, genres de navigation ;
- les rapports d'accidents CGP 102 destinés à l'ENIM pour la qualification du risque ;
- le questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime qui doit accompagner, en principe, le CGP 102 en cas d'accident, et qui est exploité en partie par le SSGM, mais surtout par l'Institut maritime de prévention (IMP), équipé du lecteur optique permettant son exploitation complète.

Ce rapport comprend quatre volets :

- le premier analyse les chiffres bruts et les différents indices déduits permettant de relativiser et de mettre en évidence les situations les plus à risques et les sièges des lésions les plus fréquentes en fonction des différents secteurs d'activité ;
- le deuxième fait appel aux résultats des années précédentes et tente d'apprécier l'évolution des indices dans le temps ;
- le troisième, réservé aux commentaires, fait l'état des lieux du procédé actuel face, d'une part, à l'attente des résultats en matière de prévention, et d'autre part, à l'intégration de nos chiffres dans le système statistique national et communautaire ;
- le quatrième propose des solutions susceptibles d'améliorer les performances et l'adaptation du système.

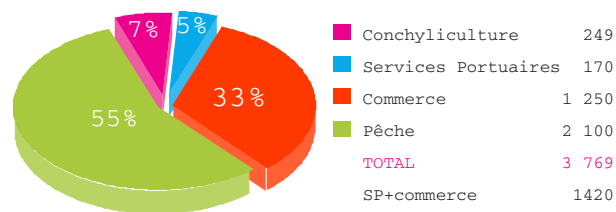
# Les accidents du travail maritime en 2003

## Analyse des chiffres bruts

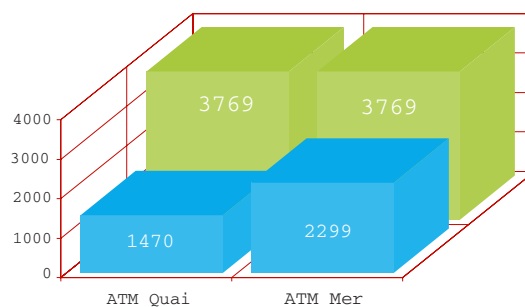
D'une manière générale, nous examinerons les chiffres par secteur d'activité : conchyliculture ou CPP, pêche, navigation portuaire ou services portuaires et commerce. Les services portuaires font partie du secteur «commerce», mais, du fait d'une accidentologie particulière, son individualisés.

On a relevé 3 769 accidents au cours de l'année 2003. Le tableau 1 montre, à nouveau, que le secteur de la pêche est le plus touché avec 55 % des accidents du travail maritime (ATM).

### 1 Les accidents du travail maritime en 2003



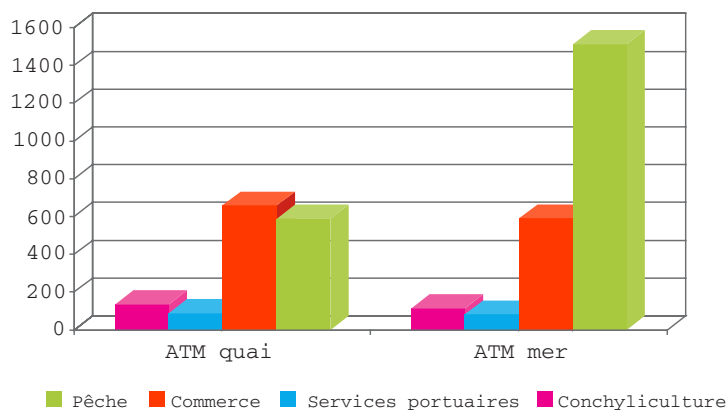
### 2 Répartition des ATM selon la situation du navire



Comme pour les rapports des années précédentes, nous différencierons les accidents survenus à quai et en mer. Le diagramme 2 illustre cette répartition selon la situation du navire, avec 61 % des ATM en mer.

Le diagramme n° 3 marque une fois de plus la singularité du monde de la pêche, avec un maximum d'accidents en mer, alors que les autres secteurs maritimes affichent une minime supériorité des accidents à quai.

### 3 Répartition des ATM selon la situation du navire et par secteur d'activité



## Effectifs considérés

Pour pouvoir apprécier l'incidence des ATM dans la population générale des marins ou dans un secteur particulier, il est indispensable de connaître les effectifs correspondants.

Jusqu'à présent, les calculs d'incidence étaient faits à partir des effectifs fournis par l'ENIM, soit l'ensemble des marins immatriculés dans l'année et répartis par genre de navigation.

Cette estimation des effectifs présente des inconvénients : essentiellement, majoration artificielle du fait des emplois

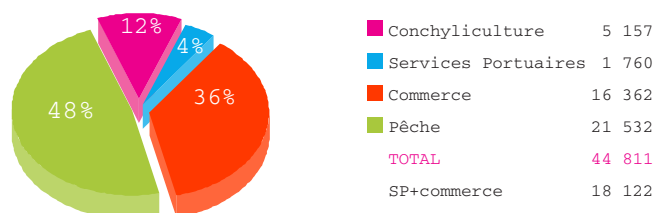
saisonniers, de la prise en compte des arrêts de travail maladie/accident au-delà de la prise en charge armement et donc, mauvaise appréciation des durées d'exposition aux risques.

Pour remédier à cela, à partir de 2003, nous introduisons la notion d'**équivalents temps plein (ETP)**. Ces chiffres d'ETP sont fournis par le bureau emploi maritime de la direction des Affaires maritimes et des Gens de mer (DAMGM).

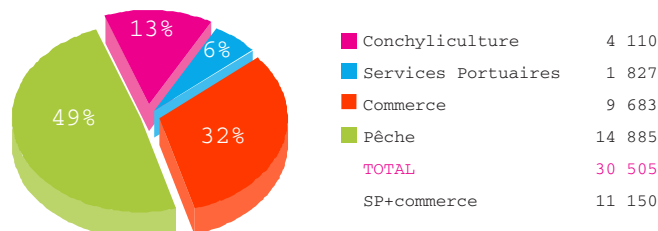
Ils comptabilisent le nombre de jours d'activité par secteur en prenant en compte les positions suivantes : embarquement de marins français sur navires français et étrangers, congés maladie/accident à charge de l'armement, congés pris et non pris et RTT. Les chiffres obtenus, divisés par 360 (nombre de jours retenu pour une année), permettent d'obtenir les effectifs en ETP. Pour ce rapport 2003, nous utiliserons les deux sources et comparerons certains résultats.

Les tableaux suivants, 4 et 5, montrent les variations des effectifs considérés, en valeur absolue et en répartition selon les secteurs, en fonction des deux sources ENIM et ETP.

#### 4 Les marins en 2003 immatriculés au 31 XII 2003 (source Énim)

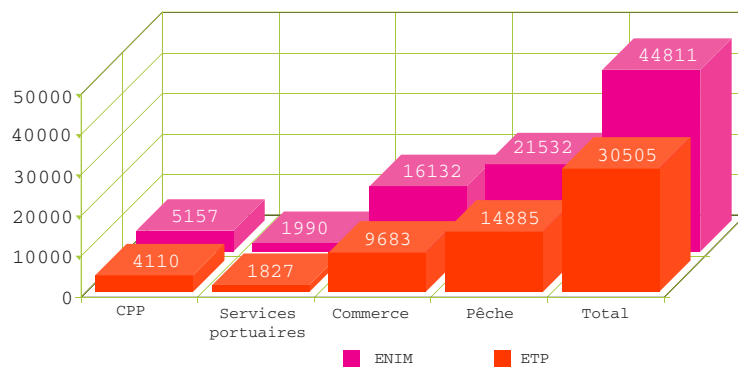


#### 5 Les marins en 2003 Effectifs exprimés en équivalents temps plein (ETP)



La différence entre ces deux modes d'appréciation de la population est significative puisque cela introduit une baisse globale de presque 32%. Très logiquement, le diagramme 6 montre que les services portuaires sont les moins affectés par cette notion d'ETP (-8%), suivis de la conchyliculture (-20%) ; par contre, la pêche (-31%) et surtout le commerce (-40%) accusent une forte baisse, confirmant l'importance des emplois saisonniers de ces secteurs qui verront, de ce fait, leurs indices de fréquence d'accidents croître de manière significative par rapport aux chiffres présentés les années passées.

## 6 Différentiel ENIM/ETP





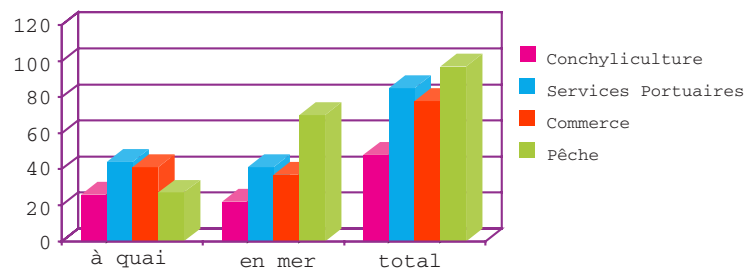
## Indices de fréquence en fonction des effectifs ENIM et ETP

Un indice de fréquence permet de rapporter un nombre d'accidents définis à une population également définie, à savoir, par principe, 1000 marins, et ainsi, de pouvoir comparer les résultats selon tel ou tel critère.

Les diagrammes 7 et 8 reprennent les indices de fréquences des accidents par secteur, par situation et globalement, à partir d'abord des effectifs ENIM, puis des ETP.

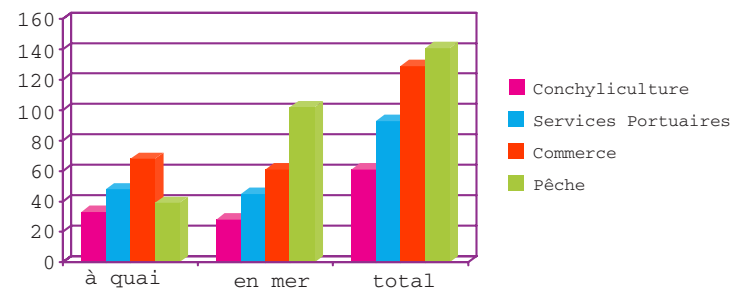
### 7 Indices de fréquence

Effectifs ENIM - Indice du régime général pour 2001 : 43



### 8 Indices de fréquence

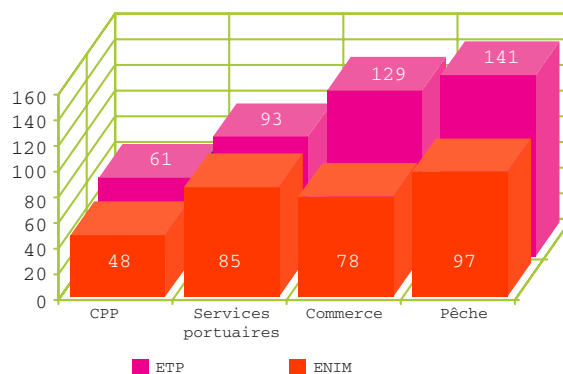
ETP - Indice du régime général pour 2001 : 43



On constate que cela bouleverse quelques notions tirées des statistiques antérieures. Jusqu'à présent, à partir des chiffres ENIM, on avait estimé que la navigation portuaire était plus dangereuse que la navigation au commerce, et se rapprochait sensiblement de la pêche. Le travail à partir des ETP remet en cause cette notion et semble rétablir une hiérarchie plus harmonieuse et plus logique de la dangerosité de chaque secteur.

Parallèlement, on peut noter l'élévation de tous les indices (diagrammes 7 et 8), notamment ceux de la pêche et du commerce (diagramme 9).

### 9 Différentiel des indices ENIM/ETP



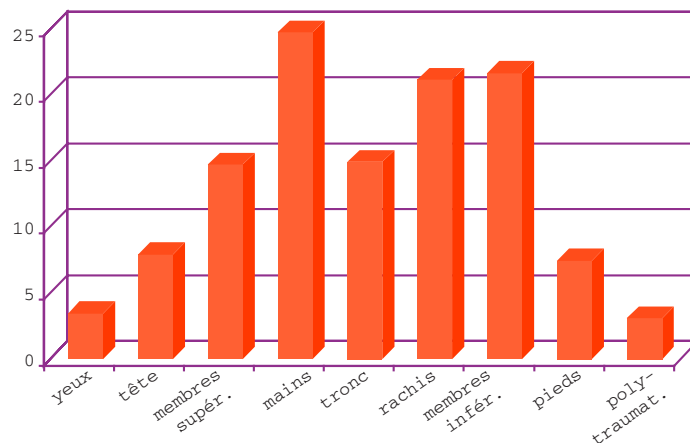
L'augmentation de ces indices est de 31% pour la pêche et de 40% pour le commerce.

Enfin, pour 2003, l'indice global se situe au niveau de 84 accidents pour 1000 marins, avec l'indice record pour la pêche à 97, sur la base des chiffres ENIM. Sur la base des ETP, ces indices grimpent respectivement à 128 et 141. La comparaison avec les chiffres du terrestre (autour de 40 globalement) n'en devient que plus poignante.

## Indices de fréquence selon le siège des lésions

Les graphiques suivants (série sur la base des ETP) vont matérialiser les indices de fréquence par sièges des lésions présentées, tous secteurs confondus, puis par secteur, et enfin, par secteur selon la situation à quai ou en mer. Les chiffres bruts font état, globalement, de 113 accidents (indice de fréquence de 3,7/1000) dont le siège des lésions n'est pas précisé ; cette catégorie n'apparaît donc pas dans ces diagrammes.

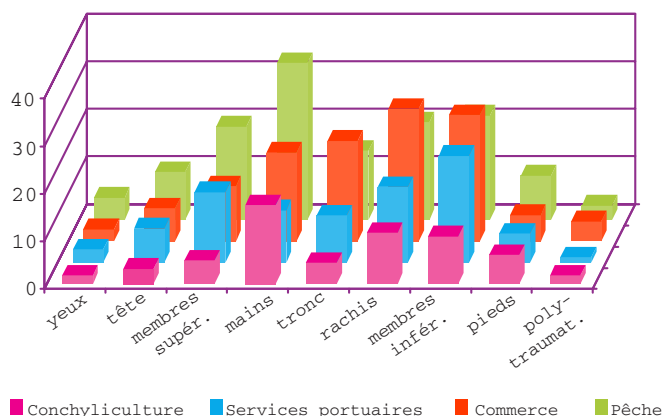
### 10 Indices de fréquence par siège des lésions



Le diagramme 10 montre que les blessures touchent en priorité les mains (25/1000), puis le rachis et les membres inférieurs, dans une moindre proportion, les membres supérieurs et le tronc, et enfin, la tête et les pieds. Les lésions des yeux et les polytraumatismes atteignent chacun un indice de 3 pour 1000.

Le graphique 11 permet d'apprécier les différences de fréquence des lésions par secteur, confirmant l'importance des lésions des mains et du rachis, sauf pour la navigation portuaire.

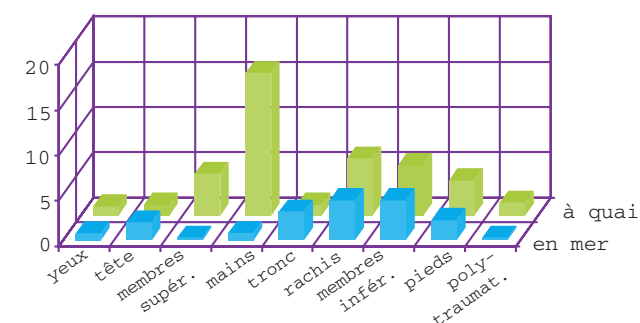
### 11 Indices de fréquence par secteur et par siège des lésions



A la conchyliculture, on voit (diagramme 12) que la priorité, s'il doit en y avoir une, est le renforcement de la protection des mains. Viennent ensuite les atteintes du rachis et des membres.

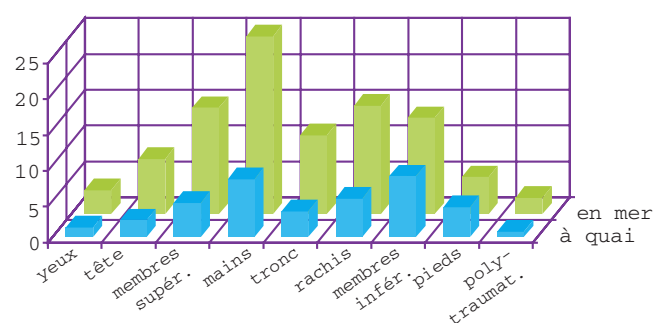
Tout ceci n'est pas surprenant pour un métier où prédominent manutentions et manipulations, et le plus souvent à terre.

### 12 Indices de fréquence par secteur et par siège des lésions - Conchyliculture



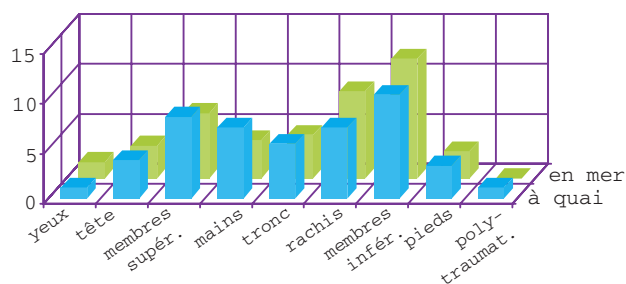
Le tracé n° 13 concerne la pêche. La prédominance des accidents en mer est réaffirmée et les priorités devraient aller à la protection des mains et à la prévention des atteintes du rachis et des membres. On notera également une atteinte plus fréquente des pieds aussi bien à quai qu'en mer, et un indice plus marqué pour les yeux que dans les autres secteurs.

### 13 Indices de fréquence par secteur et par siège des lésions - Pêche



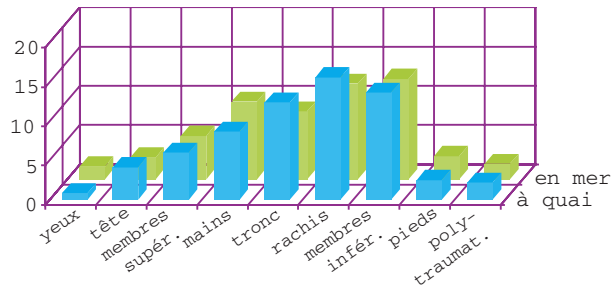
Le secteur de la navigation portuaire (diagramme 14) paraît touché, aussi bien à quai qu'en mer, essentiellement par des problèmes de membres et de rachis.

### 14 Indices de fréquence par secteur et par siège des lésions - Services portuaires



Grossièrement, on peut dire qu'au commerce (diagramme 15), les accidents surviennent aussi bien à quai qu'en mer, avec un léger avantage pour le quai, et touchent le rachis et le tronc, puis les membres inférieurs.

### 15 Indices de fréquence par secteur et par siège des lésions - Commerce



Tous les secteurs sont touchés de manière significative par les atteintes du rachis et des membres. Par expérience, nous savons qu'un grand nombre de ces problèmes rentrent dans le cadre des troubles musculo-squelettiques (TMS) très à l'ordre du jour en matière de santé au travail.

## Problème des décès et disparitions

Les décès et disparitions sont inclus dans les chiffres d'ATM examinés ci-dessus. Mais, leur relevé précis pose toujours des problèmes. Les rapports précédents avaient soulevé cette difficulté à plusieurs reprises. Les rapports de 2001 et 2002 orientaient vers une mise en commun des données SSGM, ENIM, CROSS (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) et Affaires maritimes.

Le SSGM, à partir des CGP 102, n'a qu'un reflet très limité des décès qui ne donnent pas systématiquement lieu à ce type de déclaration (aucune victime de naufrage relevée pour 2003, par exemple, alors qu'il y en a au moins 9).

L'ENIM, au niveau central, ne paraît pas avoir de bilan exhaustif global. Chaque type de prestation est géré par un bureau différent, qui établit son propre bilan, sans que soient précisées les circonstances des décès.

Le bureau des CROSS renvoie aux statistiques SECMAR (sécurité maritime) concernant les opérations au profit des navires professionnels dans la zone de responsabilité française, sans précision sur l'origine des navires et des marins en cause.

Il semblerait finalement que les services ENIM/caisse générale de prévoyance (CGP) des quartiers soient les plus fiables concernant les marins français.

Si on recoupe les données SSGM et Affaires maritimes, nous arrivons à 18 décès au lieu de 7. La pêche en compte 9 par naufrage, 2 par chute à la mer, un par lésions mortelles à bord et un par chute entre le navire et le quai, soit 14 en tout. La conchyliculture en compte 2 par lésions mortelles à bord. Les deux derniers sont représentés par une chute d'une remorque à terre pour un marin d'un gazier et une chute à la mer en véhicule pour un lamaneur.

Dans ce domaine, la pêche arrive encore nettement en tête (14/18), dont 9 par naufrage et 3 par chute par-dessus bord. Cela renvoie à l'amélioration de la sécurité des navires et de la navigation. Une meilleure adaptation des survies sur les petits navires de pêche et le port plus systématique des VFI (vêtement à flottabilité intégrée) devraient limiter les conséquences des naufrages et des chutes à la mer.

L'indice de fréquence des décès, tous secteurs et situations confondus atteint 4 pour 10.000 sur la base des effectifs ENIM et 6 pour 10 000 avec les ETP. A titre de comparaison, la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) faisait état, en 2002, de 4 décès pour 100 000 par accident du travail, soit 10 fois moins.

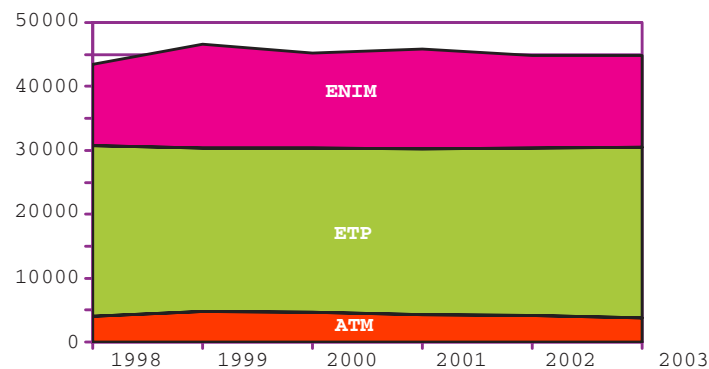
Compte tenu du manque de fiabilité des chiffres d'une année sur l'autre, nous ne ferons pas de comparaison avec les années précédentes.

# Évolution des accidents du travail maritime dans le temps

## Évolution globale des effectifs et des accidents

Ce deuxième volet se propose de comparer les chiffres de l'année à ceux des années passées, à partir de 1998.

### 16 Évolution du nombre de marins et d'accidents du travail maritime

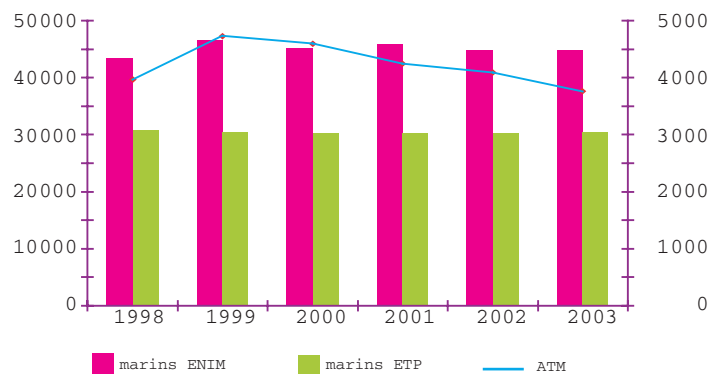


Les courbes du graphique 16 montrent que la prise en compte des ETP permet un lissage des effectifs dans le temps ; parallèlement, la couche représentant les ATM apparaît relativement régulière.



Le graphique 17 (histogrammes et courbe à 2 axes) reprend les mêmes données que le précédent concernant les effectifs ENIM et ETP, mais permet d'agrandir l'échelle des ATM et d'en apprécier la pente progressivement descendante, au moins depuis 1999. Les ETP passent de 30 402 en 1999 à 30 505 en 2003 ; parallèlement les ATM passent de 4 728 en 1999 à 3 769 en 2003. Pendant que les effectifs croissent d'une centaine, les accidents chutent d'un millier.

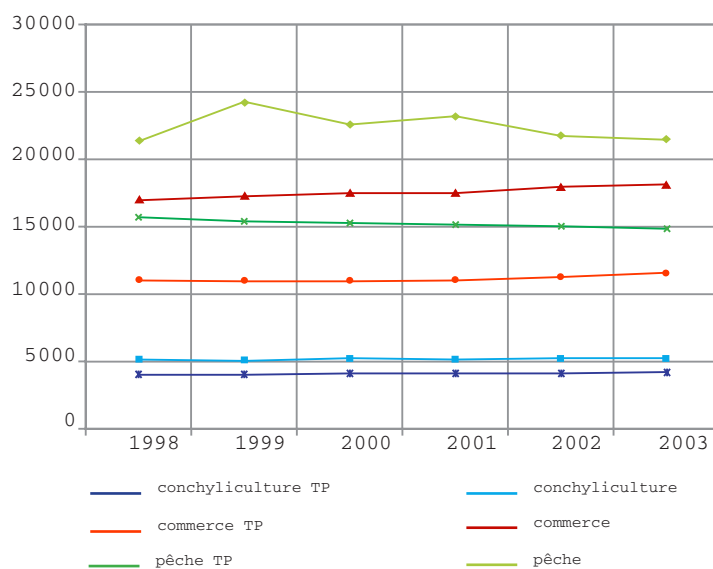
### 17 Courbes d'évolution du nombre de marins et d'accidents du travail maritime



## Évolution du nombre de marins et d'accidents par secteur

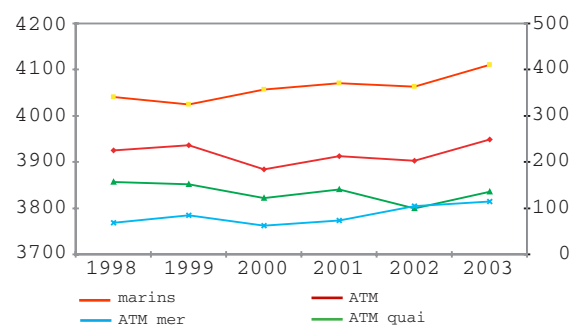
Nous retrouvons (courbes 18) les chiffres ENIM et ETP pour chaque secteur. Tous les secteurs, en dehors de la pêche, accusent une légère augmentation de leurs effectifs au cours de ces années .

**18** Évolution du nombre de marins par secteur d'activité

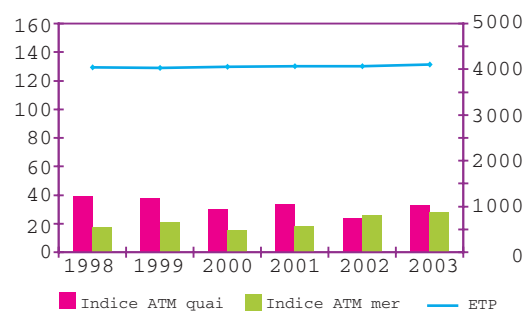


Les deux documents 19 et 20 concernant la conchyliculture montrent plusieurs choses : l'augmentation progressive des effectifs, malheureusement suivie d'une augmentation des ATM, notamment, en mer, mais aussi des variations notables d'une année sur l'autre que l'on peut attribuer à un effectif relativement restreint. Ces chiffres mériteraient d'être lissés, mais nécessitent avant tout une attention particulière dans les années à venir.

### 19 Évolution du nombre de marins et d'accidents du travail maritime - conchyliculture

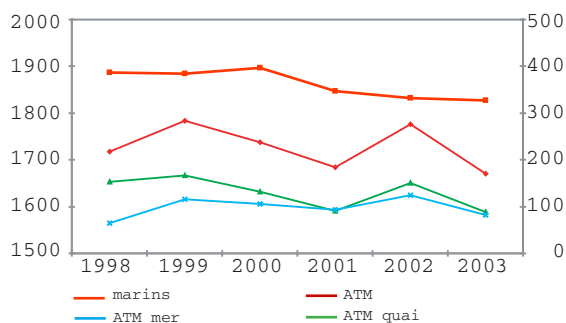


### 20 Indices conchyliculture par situation (base ETP)

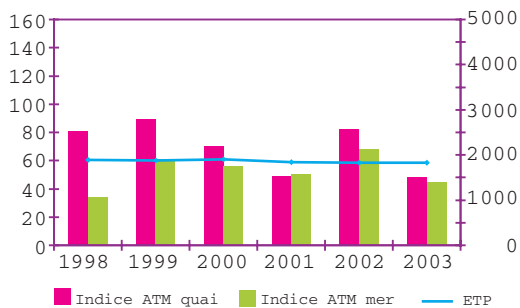


Pour le secteur portuaire (diagrammes 21 et 22), les effectifs encore plus restreints appellent les mêmes remarques concernant les variations encore plus prononcées d'une année sur l'autre.

**21** Évolution du nombre de marins et d'accidents du travail maritime - **services portuaires**

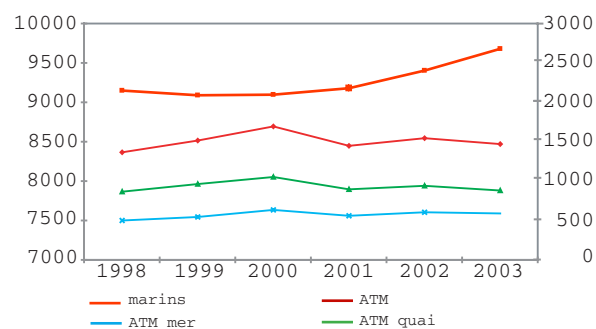


**22** Indices services portuaires par situation (base ETP)

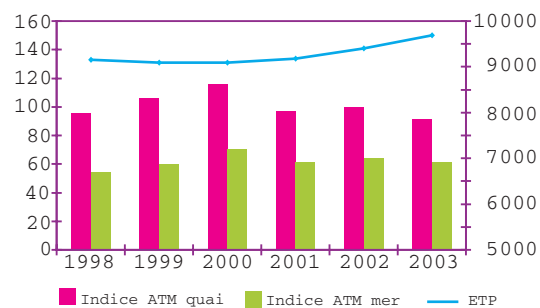


Globalement rassurants, les graphiques 23 et 24 montrent une stagnation, voire une légère baisse des accidents au commerce, alors que les effectifs augmentent très sensiblement.

### 23 Évolution du nombre de marins et d'accidents du travail maritime - commerce

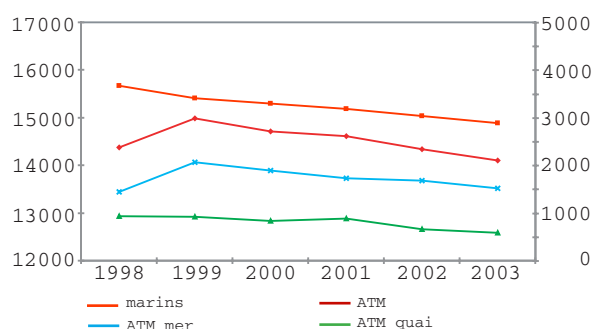


### 24 Indices commerce par situation (base ETP)

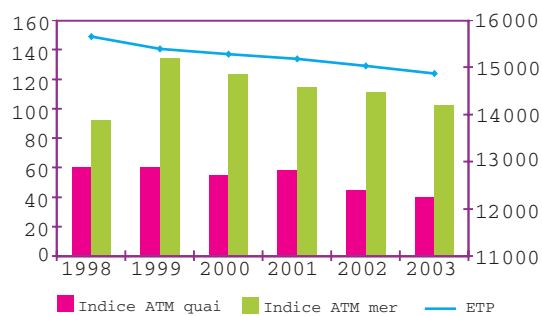


A la pêche, tous les chiffres baissent, et la pente de la courbe des ATM paraît légèrement plus importante que celle des effectifs. Cette impression de baisse à partir des valeurs absolues du diagramme 25, est confirmée par la baisse effective des indices sur le 26.

### 25 Évolution du nombre de marins et d'accidents du travail maritime - pêche



### 26 Indices pêche par situation (base ETP)



En conclusion de ce volet, l'étude de l'évolution des ATM sur les 6 dernières années autorise une lueur d'optimiste concernant les secteurs du commerce et de la pêche. Pour les deux autres secteurs, il n'est pas possible de se prononcer et des réserves s'imposent.

## Commentaires

Ce bilan, établi à partir d'un constat a posteriori, met en lumière les situations et les métiers les plus accidentogènes d'une part, et le siège des lésions les plus fréquentes d'autre part. Enfin, il permet d'apprécier l'évolution de l'incidence des ATM dans le temps.

S'agissant des situations les plus accidentogènes, il permet d'identifier les travaux prioritaires (enquêtes, études de poste...), et de renforcer, par exemple, la formation et l'information sur l'importance du port des VFI à la pêche ou sur la prévention des troubles musculo-squelettiques dans tous les secteurs.

Concernant l'analyse des sièges des lésions observées, il peut être à l'origine de campagne d'information et de sensibilisation au port des Equipements de Protection Individuelle (EPI) gants, chaussures, casque... Mais, sans ôter sa valeur à ce type d'approche, il est évident qu'une même partie du corps peut être lésée dans des circonstances différentes et, à l'inverse, des circonstances analogues peuvent entraîner des blessures bien différentes.

Il ne permet donc pas, en l'état, d'analyser les causes précises des accidents et d'envisager les actions de prévention adaptées. C'est là qu'intervient l'Institut Maritime de prévention (IMP). Il travaille à partir des données chiffrées de ce rapport, auxquelles il ajoute l'exploitation automatisée des QCATM.

Cela lui permet une véritable approche des circonstances des accidents. Il est ainsi en mesure, non seulement de préciser les situations «à quai» ou «en mer», mais également, les situations «en route», «en pêche» ou «en manœuvre», les conditions météorologiques, l'âge, la catégorie, les occupations des personnels accidentés, les équipements impliqués et les types de navires concernés...

Dans ces conditions, il lui est possible de proposer des mesures de prévention adaptées ou, à défaut, de cibler plus précisément les domaines à expertiser. Ceci dit, il déplore l'absence trop fré-

quente de QCATM et le recours abusif au classement «autres», que ce soit pour les sièges des lésions ou les types de navires. Il tente d'approcher l'aspect «conséquences des ATM» en matière de gravité, mais il faut reconnaître que les chiffres font défaut dans ce domaine.

Par ailleurs, un certain nombre de remarques de l'IMP recourent les nôtres ou viennent les compléter. Le rapport de l'IMP est le complément indispensable à notre bilan.

L'idéal en matière de prévention des accidents serait de faire une enquête pour chaque accident. Cela est malheureusement impossible.

Aussi, compense-t-on par une approche statistique, toujours perfectible, mais qui, comme on vient de le voir, a ses limites ; mais quand cela est possible, comme l'a prouvé récemment un quartier de la côte atlantique, une action locale est préférable. Ainsi, alertés par un accident à caractère répétitif sur un type particulier de navire de pêche, les acteurs locaux de la prévention (inspecteur du travail maritime, contrôleur de la sécurité des navires et médecin des gens de mer) ont réagi conjointement et permis la mise en œuvre d'une parade rapide et efficace.

Cet exemple est intéressant à plus d'un titre :

- les métiers de la pêche sur le littoral français sont variés et présentent des spécificités régionales pas toujours perceptibles au niveau national ;
- la prévention ne doit pas être à sens unique, l'information pouvant être descendante et montante ;
- c'est l'occasion de rappeler le caractère pluridisciplinaire de la prévention en matière de santé et de sécurité au travail.



# Propositions

Rappelons que l'objectif essentiel de ce travail est la prévention.

**1°- Jusqu'ici centré sur les accidents du travail maritime, il doit être élargi aux maladies professionnelles et aux quasi-accidents.**

A priori, pour les maladies professionnelles (MP), la source d'information paraît être l'ENIM qui établit annuellement le bilan des MP reconnues et indemnisées.

Pour les quasi-accidents, on pourrait envisager l'utilisation du QCATM, mais il s'agit surtout de susciter l'adhésion des marins à cet aspect de la prévention.

**2°- Il doit aussi concerner les marins étrangers non affiliés à l'ENIM et naviguant sur des navires français.**

Comme pour le quasi-accident, il faudrait avoir recours au QCATM sans le CGP 102. Le problème des MP est plus délicat en ce qui les concerne.

**3°- Sa qualité doit être améliorée en terme de précision.**

Il s'agit de réduire au maximum le recours à la mention «autres».

Un des moyens envisageable est de faire vérifier, corriger et compléter le QCATM par le médecin des gens de mer à l'occasion de la visite de reprise du travail qui est obligatoire pour tout accident du travail maritime.

**4°- Il doit prendre en compte les conséquences des ATM en matière de gravité.**

La gravité s'apprécie par la durée de l'invalidité totale partielle et, éventuellement, par le taux d'invalidité partielle permanente, voire l'inaptitude à la navigation, un reclassement.

Là encore, cette mission revient logiquement au médecin des gens de mer, au moment de la visite de reprise ou de présentation en Commission Médicale Régionale d'Aptitude.

La gravité peut ainsi être nuancée dans certains cas. Cette notion peut être portée sur le QCATM. Reste à préciser l'attitude à adopter face aux arrêts de travail supérieurs à 3 ou 6 mois et le mode de suivi des marins étrangers dans ce domaine.

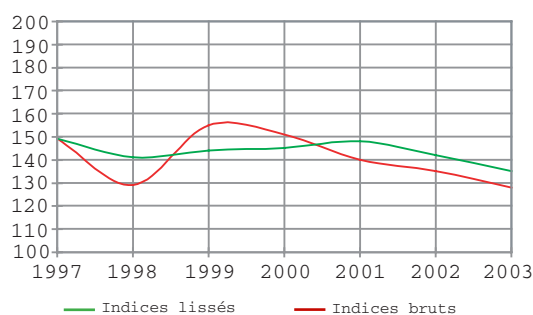
**5°- Enfin, il doit être adapté pour être compatible avec le système européen de statistiques européennes sur les accidents du travail (SEAT).**

Globalement, les éléments recueillis jusqu'à présent cadrent avec les informations demandées dans le cadre de SEAT ; seuls le statut professionnel du marin et la notion de gravité par la durée des arrêts doivent être introduits.

## Conclusion

En conclusion de ce bilan des ATM pour l'année 2003, nous présentons le dernier graphique de ce travail qui représente l'évolution des indices de fréquence des accidents du travail depuis 1997.

### 27 Évolution des indices de fréquence bruts et lissés



La courbe rouge représente l'évolution des indices bruts. Pour 2003, l'indice brut est de 128 accidents pour 1000 marins. La courbe jaune est obtenue par lissage sur les trois dernières années. Par exemple, pour 2003, le chiffre de 135 est obtenu en divisant la somme des indices de 2001, 2002, 2003 par 3.

Ceci permet d'estomper les variations trop importantes d'une année sur l'autre, en plus ou en moins, toujours possibles en matière d'accidents, et d'obtenir le reflet d'une évolution plus générale.

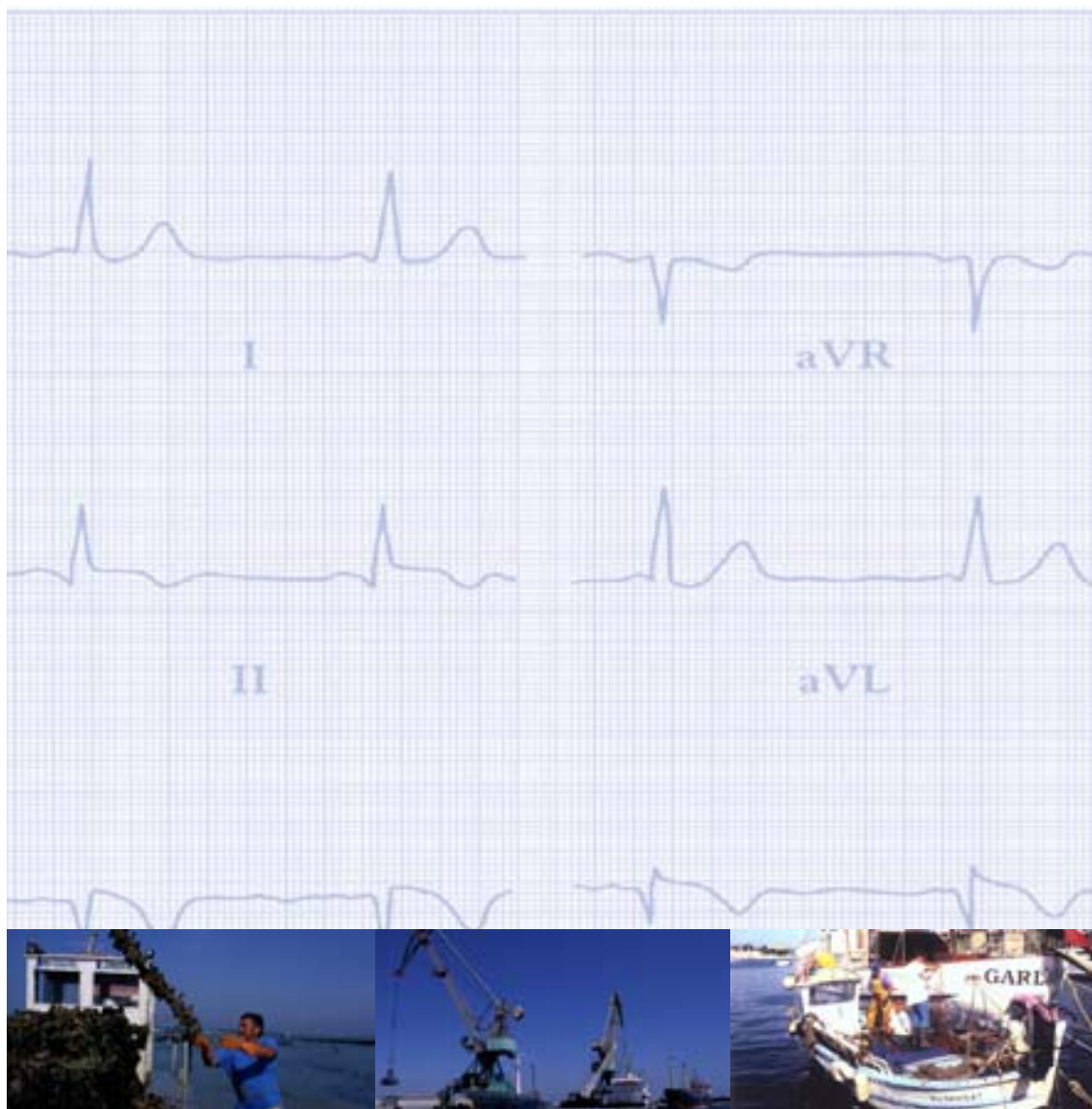
Ainsi, les indices bruts se situent un peu en dessous des indices lissés pour les dernières années, et la pente descendante des indices lissés apparaît un peu plus tard.

Revenant sur l'aspect pluridisciplinaire de la prévention en matière de santé et de sécurité au travail, il appartient aux différents intervenants, la DAMGM avec le SSGM, mais aussi la sous-direction gens de mer, avec les bureaux emploi, formation, inspection

du travail maritime, action sociale, hygiène et santé, la sous-direction sécurité maritime avec les centres de sécurité des navires, l'ENIM, l'Institut maritime de prévention, le bureau enquêtes accidents mer, les centres de formation quels qu'ils soient, les concepteurs et les constructeurs de navires, les fournisseurs d'équipements, les organismes de certification, certains pôles de recherche universitaire...de faire en sorte que cette pente ne s'inverse plus.

## Glossaire

<b>ATM</b> : Accident du travail maritime	<b>ETP</b> : Équivalent temps plein
<b>BIT</b> : Bureau international du travail	<b>GM1</b> : Bureau emploi maritime de la DAMGM
<b>CGP</b> : Caisse générale de prévoyance des marins	<b>GM4</b> : Bureau action sociale, hygiène et santé des gens de mer de la DAMGM
<b>CHPATM</b> : Commission d'hygiène et de prévention des accidents du travail maritime	<b>IMP</b> : Institut maritime de prévention
<b>CIST</b> : Conférence internationale des statisticiens du travail	<b>MP</b> : Maladie professionnelle
<b>CIT</b> : Conférence Internationale du Travail	<b>OIT</b> : Organisation internationale du travail
<b>CNAMTS</b> : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés	<b>QCATM</b> : Questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime
<b>CROSS</b> : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage	<b>RTT</b> : Réduction du temps de travail
<b>DAMGM</b> : Direction des affaires maritimes et des gens de mer	<b>SEAT</b> : Statistiques européennes sur les accidents du travail
<b>ENIM</b> : Établissement national des invalides de la marine	<b>SECMAR</b> : Sécurité maritime
<b>EPI</b> : Équipement de protection individuelle	<b>SSGM</b> : Service de santé des gens de mer
	<b>TMS</b> : Troubles musculo-squelettiques
	<b>VFI</b> : Vêtement à flottabilité intégrée



**Direction des Affaires maritimes et des Gens de mer**

Service de Santé des gens de mer

Bureau de l'Action sociale, de l'Hygiène et de la Santé des gens de mer

3, place de Fontenoy 75700 Paris 07 SP

Téléphone : 01 44 49 83 65 - Télécopie : 01 44 49 82 12

[www.mer.gouv.fr](http://www.mer.gouv.fr)