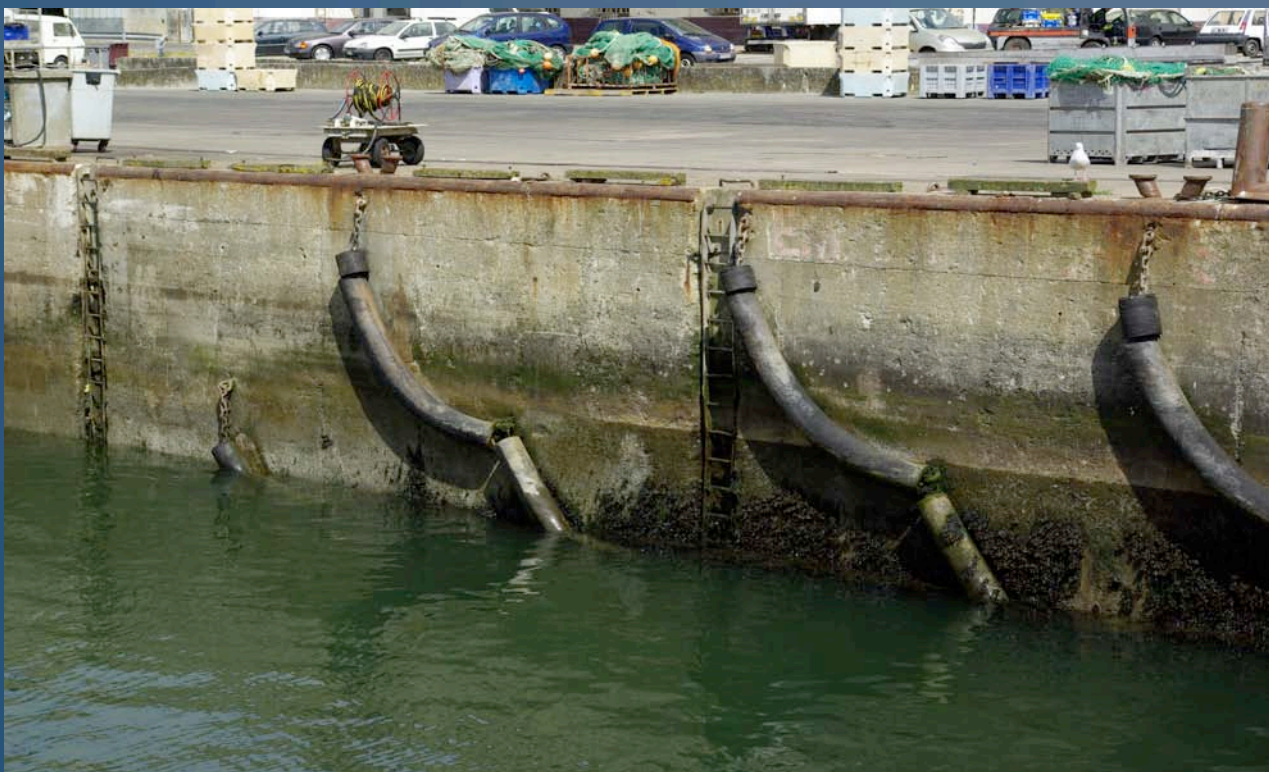


Cinquième rencontre sur la dimension humaine de la sécurité maritime

28 octobre 2011 – Salon Itech’mer – Lorient

analyse des accidents du travail

« navires à quai »



Pourquoi ?

Le Conseil Régional de Bretagne est en charge des ports et a le souci de la préservation de la santé de tous ses utilisateurs.

Pour qui ?

Nous nous intéressons prioritairement aux utilisateurs professionnels des métiers de la mer (filières).
Et focus sur la pêche à ITECH-MER.

QUELQUES CHIFFRES

1983 – étude U-E – période 1977 à 1982 – 25 à 35% des accidents à la pêche.

LSCTPM – UBO - Andro M. et coll.

2004 – étude Imp - France – période 1996 – 2001 - + 4% en 5 ans – 32% en 2001 – LESAM – UBS – Andro M. et Le Bouar G.

QUELQUES CONSTATS

Années 1980 :

- inadaptation de la grille de recueil des données.

Années 1996 – 2001 :

- inadaptation de la grille de recueil des données.
- nécessité d'une étude approfondie des activités à quai.

QUELQUES CHIFFRES ET CONSTATS EN 2004 (suite)

embarquement/débarquement : 25%

Préparation de l'engin de pêche : 15,3%

Chutes à bord : 40%

Engins de levage et treuils : 16%

Les accidents aux pieds sont essentiellement liés aux embarquements/débarquements.

A bord du navire = 77%

Au moment de l'embarquement : 23%

Quelques questions en 2004

- Prend-on suffisamment en compte la spécificité du travail des marins lorsque le navire est à quai ?
- Dans l'aménagement des ports prend-on suffisamment en compte les transferts navire et quai?
- Quel est l'élément matériel impliqué dans l'accident ? (40% d'accidents pour lesquels cet élément est indéterminé)

Quelques recommandations en 2004

-Si l'on doit donner une priorité dans l'étude des spécificités de l'activité des marins-pêcheurs, elle doit concerner les navires de moins de 25 mètres (90% des accidents).

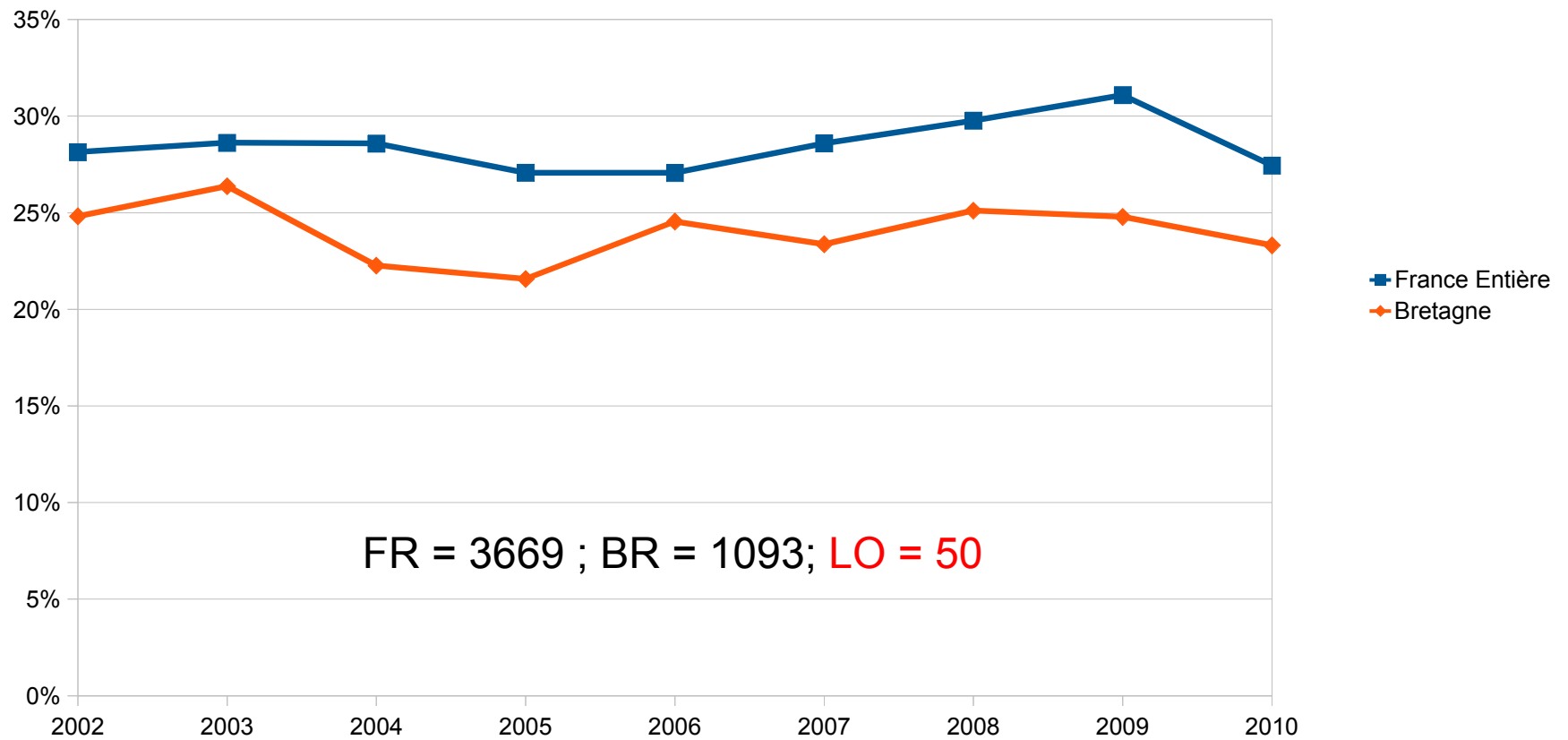
-Les efforts doivent être fait au niveau de la prévention des chutes (30% des accidents) ; surfaces de déplacement?
moyens à mettre à disposition pour quitter et accéder au navire?

Quelques recommandations en 2004

- 13% des accidents sont liés aux manipulations des « paniers, caisses, et conteneurs » : sensibilisation « G/P », moins de 25 kgs, conditions de prise et dépose, moyens pour limiter les efforts, aménagement des postes.
- Protection des mains (22% des accidents) : débarquement de la pêche et entretien de l'engin de pêche

Comparatif accidents à quai

France - Bretagne



Çà interroge

Saint-malo : 34

Saint-brieuc : 189

Paimpol: 62

Morlaix : 47

Brest 78

Douarnenez : 22

Audierne : 17

Le Guilvinec : 308

Concarneau : 200

Lorient : 50

Auray : 74

lieux des 3669/1093- France/Bretagne – AT « quai »

Trajet = 2,9% / 1,8%

Quai ou estran : 19% / 18%

À bord du navire : 72% / 75%

Annexe: 1% / 1,3%

Atelier, local : 3% / 1,5%

Longueurs - 3669/1093- France/Bretagne – AT « quai »

Moins de 12 m : 37,7% / 33,3%

12 à 16 m : 19,6% / 15,8%

16 à 25 m : 33,1% / 32,8%

25 à 38 m : 2,8% / 5,2%

Plus de 38 m : 5,9% / 12,3%



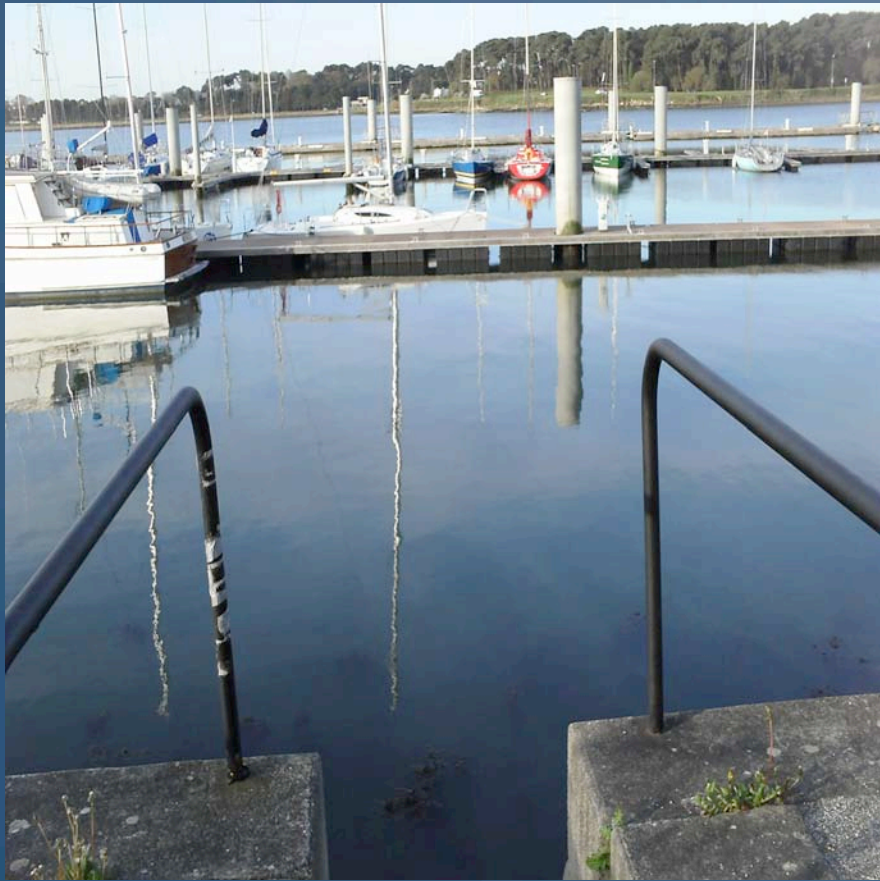


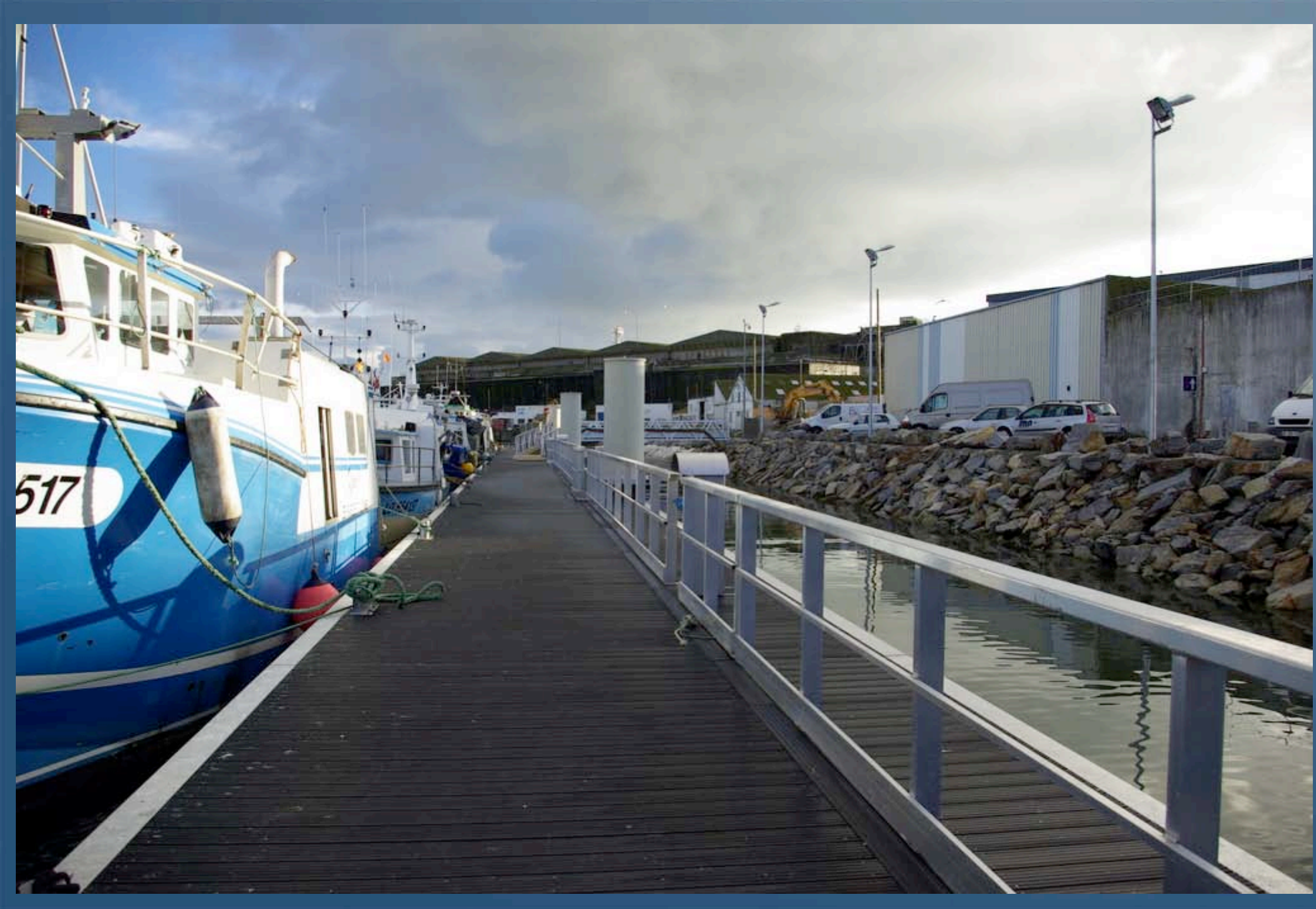












517



**ZONE PORTUAIRE
ENTRÉE INTERDITE
CIRCULATION
INTERDITE
SAUF USAGERS DU
CHANTIER INTERDIT A
ART. 29 A.P. DU 07.0**

**INTERDICTION DE FAIRE
DEVIATION**

**LE PORT DE CHAUSSURES DE
SECURITE EST
OBLIGATOIRE**

**ACCES INTERDIT AUX
PERSONNES NON
AUTORISEES**

5 VITESSE LIMITEE A 5 km/h

**VEUILLEZ VOUS PRESENTER
A L'ACCUEIL**

**PLASTIMO
ENTREE PRIVAT
DANGER
ACCES INTERDI
SAUF SERVICE**



ERP/DU/PA de l'imp

Sur les quais : ports de chaussures/bottes adaptées et respect des consignes du concessionnaire (signalisation), lampe, tenir compte des conditions météorologiques.

Débarquement « pêche »: attention aux mouvements de charges et balancements de crocs, lest, aux chariots, port du vfi.

Embarquement : attendre l'équipage, ne pas sauter, aucune main occupée dans les échelles, lampe frontale si navires à coupe, port du vfi

A bord : respect des consignes de l'armateur