



LA PROTECTION DE LA TÊTE

POUR LES MARINS PROFESSIONNELS

SOMMAIRE

INTRODUCTION 3

ACCIDENTS DU TRAVAIL À LA TÊTE 4

Les chiffres du secteur maritime 4

IDENTIFICATION & ÉVALUATION DES RISQUES 6

Les prérequis de la démarche de prévention 6
Inventaire des risques 6
Évaluation et consignation dans le Document Unique 6

PROTECTION COLLECTIVE 8

Les mesures de prévention pour tous 8
Les opérations de levage 8
Les manœuvres des engins de pêche 9
Les déplacements à bord 9

PROTECTION INDIVIDUELLE 10

Les casques et casquettes de protection 10
Les casques de protection contre les chutes d'objet de hauteur 11
Les casques de protection en cas de chute ou de choc 12
La casquette anti-heurt 13

TABLEAU DE SYNTHÈSE 14

INTRODUCTION



Entre 2012 et 2016, en France métropolitaine et outre-mer, les accidents du travail maritime (ATM) à la tête ont provoqué quatre décès de marins professionnels dont trois marins-pêcheurs.

Limiter le risque d'accident, c'est tout d'abord chercher à réduire l'exposition au danger. Si ce n'est pas possible, des mesures de protection collective doivent être mises en place. Si malgré tout le risque persiste, la mise à disposition et le port d'un équipement de protection individuelle (casque ou casquette de protection) s'impose. En plus de détailler le cadre réglementaire et normatif, cette brochure apporte toute l'information nécessaire à la mise en œuvre d'une démarche de prévention des accidents à la tête adaptée aux différentes situations de travail à risque rencontrées à bord des navires.

Elle est destinée aux employeurs, aux armateurs et aux responsables de la sécurité et des conditions de travail des secteurs des pêches maritimes, des cultures marines et du commerce.

 [Des informations et ressources complémentaires sont disponibles sur notre site internet dans notre dossier "La protection de la tête pour les marins-professionnels" :](#)

rdv à cette adresse :
<https://institutmaritimedeprevention.fr/risque/mecanique/la-protection-de-la-tete-pour-les-marins-professionnels>

ou scannez le QR-Code ci-dessous avec votre smartphone :

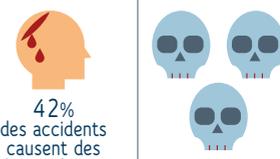
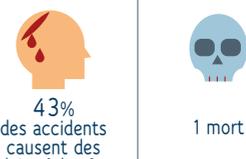


ACCIDENTS DU TRAVAIL À LA TÊTE

Les chiffres du secteur maritime

Chaque année, les accidents du travail maritime à la tête représentent environ 5% du total des accidents déclarés par les marins professionnels¹, tous

secteurs maritimes confondus (pêche, commerce et cultures marines). Le tableau ci-dessous en présente les principales caractéristiques.

	Proportion d'arrêts de travail suite à un ATM à la tête	Lieu de l'accident	Occupation du blessé au moment de l'accident	Genre d'accident	
 PÊCHE					 42% des accidents causent des plaies à la tête 3 morts
 COMMERCE					 38% des accidents causent des plaies à la tête
 CULTURES MARINES					 43% des accidents causent des plaies à la tête 1 mort

IDENTIFICATION & ÉVALUATION DES RISQUES

Les prérequis de la démarche de prévention

Prévenir les accidents à la tête nécessite avant tout, d'identifier tous les risques auxquels les marins sont exposés à bord du navire : chutes d'objets, chocs, heurts, etc. L'inventaire doit être exhaustif et concerner toutes les situations de travail. Le niveau de risque doit ensuite être évalué pour chaque situation de travail et les résultats de cette évaluation doivent être consignés dans le Document Unique du navire. Grâce à cette évaluation, un plan d'actions de prévention visant à réduire les risques d'accidents à la tête pourra être mis en place.

INVENTAIRE DES RISQUES

Pour vous aider à identifier les risques dans les situations de travail, nous avons recensé les principales sources d'accidents à la tête qui peuvent exister à bord d'un navire (voir tableau de droite).

ÉVALUATION ET CONSIGNATION DANS LE DOCUMENT UNIQUE

Une fois les risques identifiés dans les situations de travail, il faut les évaluer et

consigner le résultat de cette évaluation dans le Document Unique¹ du navire. Cela permet de hiérarchiser les risques et de déterminer lesquels seront prioritaires dans le plan de prévention. Ce dernier regroupe toutes les mesures techniques, organisationnelles ainsi que les mesures de formation et d'information prévues par l'armement pour réduire l'exposition des marins aux risques.

¹ Sous la responsabilité de l'employeur, le résultat de l'évaluation des risques professionnels doit être consigné dans le Document Unique de l'entreprise (article R4121-1 du Code du Travail)



LES PRINCIPAUX RISQUES D'ACCIDENT À LA TÊTE À BORD DES NAVIRES



QUEL RISQUE ?	QUAND ?	COMMENT ?
chute d'objets de hauteur	opération de levage par grue, palan	chute de la charge manutentionnée ou d'un sous-élément de la charge (poisson d'une caisse de poisson par ex.), rupture d'un élément du gréement...
	stockage en hauteur	chute de la charge lors d'un stockage en hauteur
	déplacement à bord	chute d'éléments mal arrimés



QUEL RISQUE ?	QUAND ?	COMMENT ?
être frappé, fauché, écrasé par une masse en mouvement	opération de levage	mouvement d'une charge manutentionnée par une grue qui frappe, fauche ou écrase un marin à proximité
	manœuvre des engins de pêche	mouvement d'un élément du gréement de pêche (chalut, boules, chaînes, manilles, casiers, bouées, etc.) qui frappe, fauche ou écrase un marin à proximité



QUEL RISQUE ?	QUAND ?	COMMENT ?
heurt avec un obstacle fixe	déplacement à bord	choc contre les structures du navire lors des déplacements à bord dans les espaces exigus et/ou à hauteur restreinte
	chute à bord	choc contre les structures du navire consécutivement à une chute à bord ou une glissade

PROTECTION COLLECTIVE

Les mesures de prévention pour tous

Tous les risques ont été préalablement identifiés et évalués ?

Place à l'action de prévention. Pour commencer, il faut déterminer s'il est possible de supprimer totalement les risques (ex : aucun déplacement de marins dans une zone où il y a un risque de chutes d'objets de hauteur). Dans le cas contraire, des mesures de protection collective, d'ordre technique et organisationnel, devront être mises en place. Voici quelques pistes de solutions.

LES OPÉRATIONS DE LEVAGE

Les appareils et accessoires de levage présents à bord doivent être conformes à la division 214 de la réglementation sur la sécurité des navires dont les dispositions techniques s'appliquent à certaines catégories de navires. Sans tenir compte de cette distinction, nous préconisons la mise en place de trois mesures de prévention essentielles :

1. l'apposition de marquages sur les appareils et accessoires de levage tel que : numéro d'identification, CMU¹ et marquage **CE**,



▲ Exemple d'affichage de la CMU sur un palonnier

2. une vérification périodique du matériel dont le résultat est consigné dans le registre des appareils de levage et des engins de manutention du navire (ou équivalent),
3. la formation des treuillistes et conducteurs d'engins de manutention pour assurer le levage de la charge en sécurité (mode d'élingage et coordination de la manœuvre). Un code gestuel connu et utilisé par tous les marins du navire doit être formalisé.



▲ Un code gestuel clair et connu de tous doit être utilisé pour les opérations de levage en sécurité.

LES MANŒUVRES DES ENGIN DE PÊCHE

Il est nécessaire de limiter le balancement des engins de pêche (chalut, casier, drague notamment) lorsque les marins travaillent à proximité. Cela passe par des solutions techniques (ex : "banane" sur les chalutiers, câble de retenue pour limiter l'embarquement des dragues sur les coquilliers) et organisationnelles (choisir le moment opportun pour lever la charge). Par ailleurs, le treuilliste doit avoir une vue dégagée sur la manœuvre et la communication entre chaque marin doit être claire. L'installation de caméras et d'interphones peut y aider.



▲ Le treuilliste (à gauche) bénéficie d'une vue dégagée sur le marin travaillant à proximité du chalut.

LES DÉPLACEMENTS À BORD

Le principal risque d'accident à la tête lors des déplacements à bord est de se cogner contre les structures du navire.



▲ Exemple de renforts autocollants en mousse destinés à protéger des angles vifs

S'il n'est pas possible de supprimer les zones dangereuses, il convient de les protéger avec des renforts en mousse par exemple.

Dans les zones où des chutes d'objets de hauteur sont possibles (ponts extérieurs de porte-conteneurs, salle des machines de grands navires de commerce, etc.), il faut s'assurer du bon arrimage des charges et le cas échéant prévoir des plinthes et des filets de rétention pour protéger les marins en contrebas.

1

Charge Maximale d'Utilisation

PROTECTION INDIVIDUELLE

Les casques et casquettes de protection

Si les mesures de protection collective ne permettent pas de supprimer totalement les risques d'accidents à la tête, un casque ou une casquette de protection doit être mis à disposition des marins. Il n'existe pas d'équipement unique, capable d'offrir une protection optimale pour tous les risques présents à bord d'un navire. Par ailleurs, la réglementation en vigueur n'impose aucun EPI (équipement de protection individuelle) précis mais demande qu'il soit adapté au risque encouru.

Avant d'acheter un équipement il est donc nécessaire de bien connaître les différentes catégories d'EPI de la tête et de comprendre leurs spécificités techniques. L'étude des normes qui définissent les performances de protection de ces équipements met en évidence trois catégories : les casques de protection contre les chutes d'objets de hauteur, les casques de protection en cas de chute ou de choc avec une masse en mouvement et les casquettes anti-heurt.

DES CASQUES DE SPORT POUR UNE ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE



Il peut paraître surprenant de recommander des casques de protection pour les sports d'eaux vives, le ski alpin et même le skate-board... Mais bien que conçus pour le sport, ce sont bel et bien des EPI au sens de la réglementation ! L'utilisation de ces casques est donc parfaitement légale dans un cadre professionnel car il n'existe pas de distinction entre les EPI destinés au travail de ceux prévus pour le sport. Par ailleurs, la réglementation exige que les employeurs fournissent des EPI adaptés aux risques identifiés dans le travail. Dans ce cadre, les casques de protection pour le sport peuvent offrir des protections efficaces face à certains risques professionnels.

LES CASQUES DE PROTECTION CONTRE LES CHUTES D'OBJETS DE HAUTEUR

Ces casques sont destinés à protéger le porteur contre les chutes d'objets et les blessures consécutives, grâce à l'absorption d'une partie de l'énergie d'impact accusée par la tête. La combinaison d'une calotte rigide et d'un harnais de maintien permet d'absorber les chocs pour limiter leur transmission au reste du corps, en particulier à la nuque.

Il s'agit d'une part, des casques de protection pour l'industrie (NF EN 397) prévus pour protéger principalement le dessus du crâne. La plupart des modèles sont équipés d'un réglage de tour de tête. Certains équipements sont optionnels : jugulaire, lunettes (ou écran)



de protection, coques anti-bruit... D'autre part, on trouve les casques d'alpinisme (NF EN 12492) prévus pour offrir une protection plus enveloppante du crâne (front, arrière et côtés). Leur maintien sur la tête est supérieur grâce aux réglages de tour de tête et à la jugulaire installée de série.

Attention, surélevés par rapport au sommet du crâne, ces casques peuvent être source de chocs lors des déplacements à bord où la hauteur sous pont est réduite.

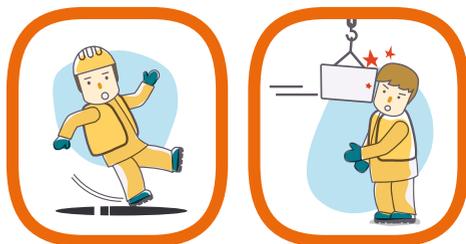


Les casques de protection contre les chutes d'objet de hauteur (NF EN 397 et NF EN 12492) peuvent avoir de multiples formes et couleur. Certains peuvent également être accessorisés (lunettes, jugulaires, écran facial, coque anti-bruit, etc.)

I LES CASQUES DE PROTECTION EN CAS DE CHUTE OU DE CHOC

Ces casques sont destinés à réduire les risques de blessure au crâne grâce à l'absorption d'une partie de l'énergie d'impact consécutif à la chute du porteur ou d'un choc avec une masse en mouvement. Ce sont les casques¹ normalisés pour le ski alpin (NF EN 1077), les sports en eaux vives (NF EN 1385), les sports aériens (NF EN 966), le cyclisme, skate et roller (NF EN 1078).

Ils offrent une bonne couverture du crâne et un bon maintien grâce à la jugulaire et, le cas échéant, au réglage de tour de tête. Bien qu'ils protègent pour le même type de risque, leur capacité d'absorption



peut varier d'un modèle à l'autre. Certains casques offrent une protection supplémentaire contre le risque de pénétration d'objets. Seuls les casques pour les sports d'eaux vives sont flottants.

¹ les casques de protection pour les sports hippiques et le hockey sur glace sont exclus de la sélection compte tenu de leurs performances et de leurs domaines d'application.



Casques pour le ski alpin
NF EN 1077



Casques pour les sports en eaux vives
NF EN 1385



Casques pour les sports aériens
NF EN 966



Casques pour le cyclisme, skate et roller
NF EN 1078

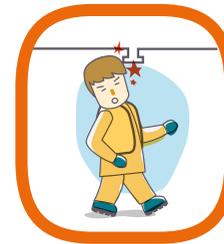


La protection de la tête est assurée par une coque rigide insérée dans la casquette



Certains modèles disposent d'une visière courte qui améliore la vision vers le haut

I LA CASQUETTE ANTI-HEURT



Les casques de protection contre les chutes d'objets de hauteur et les casques de protection en cas de chute assurent naturellement une

bonne protection contre les petits chocs à la tête. Cependant, si l'évaluation des risques montrent que seul le risque de heurt avec des obstacles fixes existe à bord du navire, le port de la casquette de protection (NF EN 812) peut être suffisant. Appelée aussi casquette anti-lacération, elle est destinée à protéger le porteur lorsque sa tête vient heurter des objets durs et immobiles



(arêtes vives par ex.), avec suffisamment de force pour provoquer des blessures superficielles. Elle n'est pas conçue pour protéger des projections ou chutes d'objets ou des charges en suspension ou en mouvement. Elle peut être munie d'une jugulaire qui réduit le risque de perdre la casquette suite à un coup de vent.

TABLEAU DE SYNTHÈSE

Le tableau ci-dessous identifie les niveaux de performance des casques et casquettes de protection selon le risque pour lequel on souhaite se protéger à

bord d'un navire. Ils prennent en compte d'une part, les exigences fixées par les normes de référence de chaque équipement et d'autre part, de façon

plus subjective, de réalités constatées à bord des navires. Ces évaluations ont un caractère informatif et ne peuvent en aucun cas se substituer aux informations

fournies par les fabricants des casques et casquettes de protection auxquelles il faut systématiquement se référer.

QUELLE PROTECTION? POUR QUELS RISQUES?	 Casques de protection de l'industrie NF EN 397	 Casques pour l'alpinisme NF EN 12492	 Casques pour les sports aériens NF EN 966	 Casques pour le ski alpin NF EN 1077	 Casques pour le cyclisme, skate et roller NF EN 1078	 Casques pour les sports en eaux vives NF EN 1385	 Casquette anti-heurt NF EN 812
Chute d'objet de hauteur*	★★★★	★★★★	★	★	★	★	■
Choc par une masse en mouvement	★	★	★★★★	★★★★	★★	★★	■
Heurt contre un obstacle fixe	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★
Remarques	· option : jugulaire, lunettes de protection, écran facial, coquilles anti-bruit...	· jugulaire de série	· protection souple des oreilles de série · jugulaire de série	· protection souple des oreilles de série · jugulaire de série	· jugulaire de série	· protection rigide des oreilles de série · flottant · jugulaire de série	· disponible avec plusieurs tailles de visière · option : jugulaire

★★★★ protection optimale ★★ protection efficace ★ protection partielle ■ pas de protection * dans les limites fixées par les normes de référence



Les accidents du travail à la tête provoquent des décès et de graves séquelles chez les marins professionnels. Les risques sont multiples et pour les maîtriser, une démarche de prévention complète doit être engagée : identification et évaluation des risques dans un premier temps et mise en place d'un plan d'actions de prévention donnant la priorité à la protection collective dans un second temps. Enfin, il peut être nécessaire d'équiper les marins de casques ou casquettes pour leur assurer une protection optimale. Dans ce cas, il est essentiel de connaître les caractéristiques de ces EPI (équipements de protection individuelle) avant de les acheter.



INSTITUTMARITIMEPREVENTION.FR

Conception : studio-wq.com / IMP - Crédits photo : Sébastien Le Du, Cedrik Renault & Lucas Le Saucé, IMP - Août 2018

En partenariat avec



Institut Maritime de Prévention
60 Avenue de la Perrière, 56100 Lorient
02 97 35 04 30
contact@institutmaritimeprevention.fr