



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

bateaux de pêche

Question écrite n° 96207

Texte de la question

M. Didier Quentin appelle l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le renforcement des mesures de sécurisation de la filière halieutique. En effet, compte tenu des difficultés liées au recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée et suffisante, cette activité se voit de plus en plus affectée par un nombre croissant et récurrent d'accidents du travail. Aussi, les pensionné(e)s de la marine marchande souhaitent un renforcement des mesures de sécurité s'appliquant au secteur de la pêche, ainsi qu'un renforcement des missions du bureau enquête accidents (BEA-MER), pour limiter la dangerosité de ces métiers. C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour remédier à une telle situation.

Texte de la réponse

Les métiers de la pêche en mer restent aujourd'hui encore parmi les plus accidentogènes. Le Gouvernement, conscient de cet enjeu, a engagé un effort considérable en matière de prévention. En ce qui concerne le suivi des navires, le nouveau système d'identification automatique (AIS) permet aux systèmes de surveillance du trafic des CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage des affaires maritimes) de connaître l'identité, le statut, la position et la route de tous les navires se situant dans la zone de navigation. Le chapitre V de la convention SOLAS imposait que les navires de jauge brute supérieure à 300 effectuant des voyages internationaux soient équipés de ce dispositif d'ici à juillet 2007 au plus tard. En 2009, la France a étendu l'obligation d'emport de ce système à tous les navires de pêche de plus de 12 mètres, renforçant ainsi la prévention des collisions, très fréquentes pour ce type de navire. Le port du vêtement à flottabilité intégrée (VFI) a par ailleurs été rendu obligatoire et intégré dans les documents uniques de prévention (DUP). Il a déjà permis de sauver plusieurs marins d'une mort certaine. Enfin, des actions de formation et de sensibilisation ont été engagées, en lien avec les lycées maritimes, les services de contrôle et les parquets. Pour ce qui concerne les recommandations du BEA-mer, un dispositif de suivi a été mis en place. Ces recommandations sont adressées aux administrations concernées et aux armements impliqués, ainsi qu'à l'ensemble des marins par l'intermédiaire de leurs organisations professionnelles. Les missions du BEA-mer ont été renforcées, et la coopération européenne en la matière améliorée, par la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes. Cette directive est l'une des six directives du paquet de sécurité maritime « ERIKA III » adoptées le 23 avril 2009 sous l'impulsion de la présidence française de l'Union européenne et dont la transposition en droit français a été ouverte par la loi du 5 janvier 2011. Le BEA-mer s'attache désormais à relancer les destinataires des recommandations afin de connaître les suites qu'ils leur ont réservées.

Données clés

Auteur : [M. Didier Quentin](#)

Circonscription : Charente-Maritime (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 96207

Rubrique : Aquaculture et pêche professionnelle

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 décembre 2010, page 13669

Réponse publiée le : 22 mars 2011, page 2902