



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

marins-pêcheurs

Question écrite n° 16361

Texte de la question

M. Christophe Bouillon attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les conditions de travail en mer. Le secteur de la pêche connaît en effet une forte surmortalité. Ainsi un marin pêcheur sur mille tous les ans décède-t-il au travail, soit un ratio dix fois supérieur à celui d'autres secteurs professionnels faisant l'objet d'une statistique spécifique. Aussi et ainsi que le préconise l'Institut maritime de prévention, il lui demande de bien vouloir lui indiquer si une réflexion approfondie sur les conditions de travail en mer pourrait être lancée.

Texte de la réponse

Depuis plusieurs années, une politique de sécurité maritime est menée, tant pour le secteur du commerce que pour celui de la pêche et celui des cultures marines. Cette politique, pour le secteur de la pêche, s'appuie sur une réflexion approfondie quant aux accidents du travail maritime. Le Service de santé des gens de mer rédige chaque année un rapport relatif aux accidents du travail maritime. Ces données agrégées sur plusieurs années permettent d'observer précisément les tendances et d'identifier les principales causes de sinistralités. Il en découle des travaux permettant de guider la définition de moyens de prévention ou de lutte tant technologiques que techniques (meilleure ergonomie des postes de travail, des équipements et des appareils, port d'équipements individuels de protections). Ces études globales sont complétées par les données plus ciblées de l'Institut maritime de prévention et conduisent à des campagnes de promotion des procédures de prévention et équipement individuels de protection qui font maintenant sentir leurs effets. Le Conseil supérieur des gens de mer a récemment constitué un groupe de travail « Addictions » sous la présidence du chef du service de santé des gens de mer afin de proposer une politique de lutte globale contre les addictions, notamment à l'alcool et aux drogues, comprenant le dépistage, la prévention, la sensibilisation, la répression et l'accompagnement. Ce groupe a pour premier objectif l'amélioration de la sécurité de la navigation et de la sécurité au travail. Il doit trouver les moyens de sensibiliser les professionnels du monde maritime aux dangers des addictions et de la consommation de substances psychoactives telles qu'alcool, drogues et médicaments. Une information particulière sera apportée aux jeunes élèves des lycées professionnels maritimes et de l'École nationale supérieure maritime. En ce qui concerne les accidents, le bureau enquêtes accidents/mer (BEAmer) poursuit et accroît ses investigations, notamment dans l'analyse des causes d'accidents. Le BEAmer, en liaison avec l'Institut maritime de prévention, a présenté en septembre dernier au Conseil supérieur des gens de mer un programme de réduction des accidents mortels. Ce programme est en cours de développement par la direction des affaires maritimes (DAM) et ce dans le cadre d'un effort européen. En effet, la directive 2009/18/CE du 23 avril 2009, s'appuyant largement sur le code de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la conduite d'enquêtes sur les accidents et incidents de mer a été transposée en droit français par le décret n° 2012-668 du 4 mai 2012 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre. Ce décret fait, en particulier, obligation aux bureaux d'enquêtes d'enquêter après un accident de mer très grave ou de justifier la non ouverture éventuelle d'une enquête de sécurité après un accident grave. Il impose également de renseigner une base de données européenne sur les accidents de mer ou événements de mer.

Ces obligations s'appliquent non seulement aux événements de mer impliquant les navires ou la cargaison mais également à l'ensemble des accidents corporels. Ces nouvelles dispositions, ainsi que les recommandations émises par le BEAmer dans ses rapports annuels et dans les comptes rendus du comité d'analyse technique et de suivi, participent aussi à l'amélioration de la sécurité, des conditions de travail en mer et de la prévention des accidents. Les conclusions des rapports du BEAmer montrent, outre des causes liées à des contraintes naturelles exceptionnelles, que les comportements des marins sont majoritairement en cause, ce qui renforce l'intérêt des politiques de prévention et de formation. D'autres causes non moins importantes sont liées à la vétusté des navires de pêche, aux contraintes dimensionnelles qui leur sont imposées et aux obstacles apportés par les réglementations européennes. Celles-ci sont difficiles à réduire. En dépit de ces obstacles, de nouveaux types de bateaux de pêche plus sûrs sont en cours de mise au point, dans le cadre du programme « navires de pêche du futur ». Il importe cependant que la réflexion se poursuive. La sécurité à bord des navires est une composante de la politique maritime intégrée, au coeur de la réflexion en cours dans le cadre des Assises de la mer et du littoral.

Données clés

Auteur : [M. Christophe Bouillon](#)

Circonscription : Seine-Maritime (5^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 16361

Rubrique : Aquaculture et pêche professionnelle

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [29 janvier 2013](#), page 984

Réponse publiée au JO le : [21 mai 2013](#), page 5316