



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

bateaux de pêche

Question écrite n° 122982

Texte de la question

M. Frédéric Cuvillier attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les accidents qui ont affecté le secteur de la pêche et du commerce et qui ont, malheureusement, entraîné des pertes en vie humaine. Afin de renforcer les mesures de sécurisation de la filière halieutique, où les accidents sont toujours trop nombreux, les pensionnés de la marine marchande demandent que les moyens de contrôle et de surveillance soient renforcés, que les moyens de sauvetage soient adaptés aux navires modernes, que soient poursuivies les améliorations en matériels innovants (type AIS) afin de faciliter la détection et les recherches, ainsi que la poursuite des investigations du bureau enquêtes analyses (BEA-Mer) sur les accidents non élucidés. Il lui demande quelles suites le Gouvernement entend donner à ces revendications ainsi que les mesures qu'il compte arrêter pour améliorer la sécurité en mer.

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 centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage des affaires maritimes (CROSS), 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 internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) imposait que les navires de jauge brute supérieure à 300 effectuant des voyages internationaux soient équipés de ce dispositif d'ici 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 intégré (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 campagnes de formation et de sensibilisation sont engagées chaque année, par les lycées maritimes, les services de contrôle et les parquets. Pour ce qui concerne les recommandations du bureau enquête accident en mer (BEA-Mer), elles sont adressées aux administrations concernées et aux armements impliqués, ainsi qu'à l'ensemble des marins par l'intermédiaire de leurs organisations professionnelles. Elles font l'objet d'un dispositif de suivi systématique par le BEA-Mer et l'inspection générale des affaires maritimes. Les missions du bureau enquête accident en mer ont été considérablement 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 n° 2011-12 du 5 janvier 2011.

Données clés

Auteur : [M. Frédéric Cuvillier](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 122982

Rubrique : Aquaculture et pêche professionnelle

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 7 février 2012

Question publiée le : 29 novembre 2011, page 12460

Réponse publiée le : 21 février 2012, page 1672