



HAL
open science

Accès à la profession de marin pêcheur

Karolina Zakovska

► **To cite this version:**

Karolina Zakovska. Accès à la profession de marin pêcheur. Neptunus, 2003, 9 (1), pp.1-5. hal-03783968

HAL Id: hal-03783968

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03783968>

Submitted on 22 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Accès à la profession de marin pêcheur

Par Karolina ZAKOVSKA

Le métier de marin pêcheur était et demeure une activité essentielle du tissu économique et social français. Ainsi, l'ensemble de la filière (amont et aval) réunit près de 100000 emplois dont 22000 marins pêcheurs¹. Mais au delà de la simple profession, la pêche est un milieu singulier, de passionnés. C'est pourquoi un cadre juridique particulier a été établi par le législateur français pour « l'accès à la profession de marin pêcheur », ce cadre se devant de favoriser un développement économique durable du secteur de la pêche².

Quelles sont donc les conditions juridiques d'accès à la profession de marin pêcheur?

Inscription dans le rôle d'équipage

La loi n°42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime traite du rôle d'équipage comme du document nécessaire à la navigation maritime pour les navires de pêche.³ Tous les marins professionnels doivent être inscrits dans le rôle d'équipage du navire en mentionnant les fonctions et services qu'ils exercent à bord. Cependant, pour être inscrit, l'intéressé doit remplir certaines conditions prévues par la législation.

Les conditions d'exercice de la profession de marin sont prévues par le décret n°67-690 du 17 août 1967 relatif Le décret envisage quatre conditions générales applicables pour tous les marins sans différenciation parmi les marins embarqués à bord des navires de pêche, de commerce et de plaisance :

1. La nationalité (article 4 alinéa 1 du décret n°67-690)
2. L'aptitude physique (article 4 al 2 du décret n°67-690)
3. La formation professionnelle (article 4 al 3 du décret n°67-690)
4. L'intégrité (article 4 al 4 du décret n°67-690)

Même si l'exercice de la profession de marin pêcheur semble pénible pour **les femmes**, l'égalité des sexes (égalité professionnelle⁴, égalité de rémunération⁵) est indiscutable à la lumière du code du travail. Logiquement leurs conditions d'accès à la profession et leur mode de formation sont identiques à ceux des hommes.

La nationalité

L'article 4 alinéa 1 du décret n°67-690 renvoie à **l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant Code du travail maritime** : « *A bord des navires battant pavillon français le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les*

¹ Source : ministère de l'agriculture et de la pêche- direction des pêches maritimes et de l'aquaculture.

² Voir article 1^{er} de la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

³ Article 5 al. 3: "Reçoivent ... un rôle d'équipage ... le navires qui pratiquent le pêche maritime."

⁴ Chapitre III, articles 123 et suivants du code du travail.

⁵ Titre 4, chapitre préliminaire, Articles 142 et suivants.

autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat parti à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimal fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. ».

Le privilège de nationalité du capitaine et de son suppléant ne semble pas être remis en cause par le droit européen qui pourtant, ouvre l'accès à la profession de marin pêcheur à des ressortissants étrangers.

L'aptitude physique

D'une façon détaillée, les conditions d'aptitude physique sont prévues par un **arrêté** du ministre de l'équipement, des transports et du logement du 16 avril 1986 modifié par l'arrêté du 6 juillet 2000 **relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin, à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance professionnelle.**

Les marins qui pratiquent un métier reconnu comme étant à haut risque doivent satisfaire à des conditions d'aptitude physique, définies sur le plan international. Ils doivent garantir qu'ils sont aptes à remplir les fonctions pour lesquelles ils sont désignés à bord, pour assurer leur propre sécurité, celle des autres membres de l'équipage, du navire et de l'environnement.

Une **visite médicale**, pratiquée par un médecin des gens de mer, est obligatoire préalablement à toute inscription dans un centre de formation maritime. En cours de carrière, l'aptitude des marins est vérifiée tous les ans. Cette visite médicale donne lieu à un **certificat d'aptitude à la navigation maritime** remis par le médecin, signé par le marin et reporté sur le livret professionnel de ce dernier.

Toute modification des conditions physiques du marin peut entraîner une inaptitude, temporaire ou définitive, ou une modification de la mention d'aptitude. Cette condition est alors adaptée à la capacité physique de l'intéressé en tenant compte de la fonction à bord, du type de navigation possible et de l'expérience acquise, tout en restant dans le cadre du respect de la sécurité.

Formation professionnelle

L'exercice du métier du marin pêcheur exige des connaissances et un savoir-faire particuliers concernant la conduite du navire (navigation, propulsion, communications etc.), la conduite de la pêche (détection des captures, mise en œuvre des engins de pêche), le traitement des captures (transformation, réfrigération, congélation), l'organisation du travail de l'équipe à bord du navire et, le cas échéant, la gestion de l'entreprise de pêche. Ces connaissances varient considérablement en fonction de la taille du navire, de la technique de pêche utilisée, de la durée d'absence du port, des espèces capturées et de la production visée. Il est évident que la formation est d'une grande importance. **Nul ne peut être embarqué en qualité de marin pêcheur professionnel** (c'est à dire être inscrit au rôle de l'équipage) **s'il ne justifie des qualifications requises pour la fonction qu'il est appelé à exercer à bord d'un navire.** Cette justification se fait par présentation du titre correspondant par l'intéressé.

Le **système des titres à la pêche** est assez complexe. De façon simplifiée, ces titres varient selon le travail exercé à bord (filière «pont» réunissant les aspects de la conduite et de l'exploitation des navires pour la pêche, filière «machine» soulignant l'aspect de l'énergie et la propulsion et filière «polyvalente» réunissant l'une et l'autre) et selon le niveau de responsabilité (titres de marins à la pêche et titres d'officiers à la pêche). Ils sont acquis au cours des formations initiales et/ou continues assurées notamment par les établissements scolaires maritimes comprenant les **écoles nationales de la marine marchande**, les **collèges d'enseignement technique maritime**, les écoles d'apprentissage maritime (les **lycées maritimes et aquacoles**) et les **établissements agréés** par le directeur régional des affaires maritimes.⁶

➤ La **formation initiale** s'adresse notamment aux jeunes sortant des collèges et donne accès à trois titres de base permettant d'être embarqué en tant que matelot :

- le CAPM de matelot,
- le BEPM pêche (nouveau titre qui a remplacé le BEPM de conduite et d'exploitation des navires de pêche⁷),
- le BEPM de mécanicien (nouveau titre qui a remplacé le BEPM de machines marins⁸).

➤ La **formation continue**, quant à elle, s'adresse aux marins déjà professionnels, en leur permettant d'être promus et d'exercer des fonctions à un plus haut niveau de responsabilité. Le critère le plus important pour obtenir des titres dans le cadre d'une formation continue est la **durée de navigation** qui varie de 6 à 48 mois selon la fonction exercée et le type de navigation maritime ou éventuellement, la puissance du navire.⁹

La formation continue donne accès à trois titres dans la **filière «pont»** :

- le brevet de lieutenant de pêche,
- le brevet de patron de pêche,
- le brevet de capitaine de pêche,

et à deux titres dans la **filière «machine»** :

- le diplôme d'élève officier mécanicien à la pêche,
- le brevet d'officier mécanicien à la pêche.

Outre ces titres dits «monovalents» (spéciaux à la pêche) ils existent aussi d'autres titres de formation maritime qui permettent à leur titulaire d'être inscrit au rôle

⁶ Décret n°85-378 du 27 mars 1985 relatif à la formation professionnelle maritime.

⁷ Arrêté du ministre de l'éducation nationale et du ministre de l'équipement, des transports et du logement du 28 mai 2001 portant création d'un brevet d'études professionnelles maritimes «pêche», JO du 8 juin 2001, p.9122.

⁸ Arrêté du ministre de l'éducation nationale et du ministre de l'équipement, des transports et du logement du 28 mai 2001 portant création d'un brevet d'études professionnelles maritimes de mécanicien, JO du 8 juin 2001, p. 2123.

⁹ Tableau II dans l'annexe du décret n° 93-1342 du 28 décembre 1993 relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance. En vertu de l'article 4 de ce décret pour l'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de pêche, la navigation à la pêche est subdivisée en petite pêche, pêche côtière, pêche au large et grand pêche, le critère principal étant la durée de l'absence du port.

d'équipage d'un navire armé à la pêche maritime.¹⁰ Certains d'entre eux, (par exemple, le certificat d'initiation nautique, le certificat de capacité et le brevet d'officier mécanicien de troisième classe), avaient jusqu'au 1^{er} février 2002 un caractère «polyvalent». Ils donnaient accès, aussi bien à la profession de marin pêcheur qu'à la profession de marin dans la marine marchande. Depuis cette date et en connexion avec la réforme de la formation des gens de mer (voir ci-dessous), ces titres ne sont valables que pour la pêche.

Il est intéressant de mentionner qu'une **réforme importante de la formation professionnelle maritime** se déroule actuellement pour introduire en droit français les normes de la **convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille**.¹¹ Cette réforme qui crée de nouveaux titres nécessaires pour l'exercice de la profession de marin, a été amorcée par le **décret n° 99-439 du 25 mai 1999 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerce et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage**. Même si les articles généraux du décret envisagent aussi le cas des navires de pêche, la réforme ne concerne pour le moment que les formations et titres requis à bord des navires de commerce et de plaisance.¹² En vertu des articles 11, 12, 44 et 45 du décret précité, les qualifications nécessaires et les conditions de délivrance des titres pour l'exercice des fonctions à bord des navires de pêche restent fixées par la réglementation originelle.¹³ Cependant, la mise en place de nouveaux titres à la formation commerciale a de nombreuses implications sur le secteur des pêches puisque certains d'entre eux permettent d'exercer dans certaines conditions les mêmes fonctions sur les navires de pêche. Il s'agit des titres prévus pour les officiers dans le service Machine (par exemple, le brevet de mécanicien 750 W, le brevet de chef de quart Machine, le brevet de second mécanicien 3000 W¹⁴).

¹⁰ L'arrêté du ministre de l'équipement, des transports et du logement du 24 juillet 1991 relatif aux conditions de formation professionnelle requises pour pouvoir être porté au rôle d'équipage d'un navire français immatriculé en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer en vue d'y remplir un emploi autre qu'un emploi d'officier, JO du 15 août 1991, p. 10814; le décret n° 93-1342 du 28 décembre 1993 relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

¹¹ **STCW**, *Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, adoptée le 7 juillet 1978, entrée en vigueur en 1984, publiée par le décret n° 84-387 du 11 mai 1984, modifiée dans son annexe par les amendements adoptés en 1995, publiés par le décret n° 97-754 du 2 juillet 1997.

Dans le droit européen les exigences de la convention ont été inscrites par la Directive 2001-25 du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001, en vigueur depuis le 7 juin 2001.

¹² Les dispositions transitoires du Titre VI du décret précité fixent les conditions dans lesquelles les titulaires de titres de formation professionnelle maritime délivrés en application de textes antérieurs obtiennent les titres nécessaires à l'exercice des fonctions à bord des navires de commerce et de plaisance en vertu de ce décret. Les modalités de revalidation sont applicables à compter du 1^{er} février 2002.

¹³ Les règles les plus importantes étant l'arrêté et le décret mentionnés sous note 11 ensemble avec le décret n° 91-1187 du 20 novembre 1991 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime.

¹⁴ Article 8 du décret précité.

L'intégrité

L'article 4 al 4 du décret n°67-690 prévoit la question de l'intégrité comme une des conditions d'exercice de la profession du marin. De façon générale, pour accéder à la profession, il ne faut donc avoir commis aucun crime ou être condamné à une peine correctionnelle sans sursis.

La situation des mineurs

La loi n°97-1051 du 18 Novembre 1997 d'orientation sur les pêches maritimes et les cultures marines a modifié la situation des mineurs prévue dans le code du travail maritime¹⁵. De 16 à 18 ans, les conditions de travail des marins sont spéciales. Elles sont moins difficiles et le mineur doit être sous la surveillance attentive du capitaine ou patron. Quant aux jeunes de moins de 16 ans, ils ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire sauf à l'âge de 15 ans au moins pendant les vacances scolaires.

¹⁵ «Dispositions spéciales applicables aux marins âgés de moins de dix-huit ans», Chapitre II, articles 110 et suivants.