

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 20052	De <b>M. Éric Diard</b> ( Les Républicains - Bouches-du-Rhône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Intérieur		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> > Conditions d'exercer en tant que capitaine de navire battant pavillon français	<b>Analyse</b> > Conditions d'exercer en tant que capitaine de navire battant pavillon français.
Question publiée au JO le : <b>28/05/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/10/2020</b> page : <b>7568</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de signalement : <b>26/11/2019</b>		

### Texte de la question

M. Éric Diard attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les conditions permettant de piloter des bateaux battant pavillon français avec des clients à bord. En effet, malgré l'obtention du diplôme de capitaine, le fait d'être assisté de prothèses auditives ne permet pas d'exercer cette activité aux yeux des affaires maritimes en charge de la visite médicale des gens de mer. Pourtant, le fait d'être assisté de telles prothèses auditives n'est en aucun cas un obstacle à naviguer sur des bateaux battant pavillon belge ou anglais avec des clients à bord, à l'image de l'ensemble de pays partenaires européens. De plus, le fait d'avoir une correction visuelle est acceptée pour être capitaine de navire français, mais pas pour la correction auditive, bien que les capacités soient normales après corrections, audiogramme à l'appui. Il lui demande donc quelles mesures il entend prendre afin d'harmoniser ces dispositions avec le reste des pays partenaires et qui permettront d'exercer les fonctions de capitaine de navire français tout en suivant une correction auditive.

### Texte de la réponse

Le métier de marin rentre dans le cadre des professions réglementées soumises à des conditions d'accès définies par les conventions internationales de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation internationale du travail. Ces normes ont pour finalité de s'assurer que l'intéressé est en mesure d'accomplir les tâches courantes et les gestes d'urgence qu'il sera appelé à effectuer en mer : un marin doit pouvoir entendre sans appareil les consignes orales et les signaux d'alarme, alors que de nombreux travaux se déroulent dans un environnement de bruits parasites. Les fonctions liées à la conduite du navire nécessitent d'appréhender parfaitement l'ensemble de l'environnement sonore pour des raisons de sécurité de la navigation. Cette exigence professionnelle est considérée comme proportionnelle à l'objectif légitime de maîtrise des risques au regard de la directive 2000/78 du Conseil de l'Union européenne portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail. A la suite de deux conférences internationales d'experts médicaux, l'Organisation internationale du travail a émis des normes médicales d'aptitude à la navigation. La mesure de l'acuité auditive est obligatoire pour devenir et être marin. Pour les personnes pilotant les navires, « la capacité auditive doit être en moyenne d'au moins 30 dB (sans correction) pour la meilleure des deux oreilles et en moyenne de 40 dB (sans correction) pour la moins bonne aux fréquences de 500, 1000, 2000 et 3000 Hz ». Les corrections prothétiques ne sont pas admises pour percevoir



ces seuils auditifs. En effet, dans les situations d'abandon du navire et au cours des exercices de survie en mer, le marin doit pouvoir sauter à l'eau et percevoir distinctement les voix de ses camarades. Ces recommandations ont été reprises par l'arrêté du 3 août 2017 relatif aux normes médicales d'aptitude à la navigation. En cours de carrière, les corrections prophétiques sont autorisées pour permettre un maintien dans l'emploi des gens de mer devenus malentendants. Il est alors admis que l'expérience professionnelle compense le déficit auditif. Enfin, tout marin ou candidat à la profession peut saisir pour un recours à l'amiable le comité médical maritime présent dans chaque direction interrégionale de la mer, lorsqu'il conteste une décision d'un médecin des gens de mer.