

**E 6587**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

TREIZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010-2011

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 21 septembre 2011

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 21 septembre 2011

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE  
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil** modifiant la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau minimal de formation des gens de mer

COM (2011) 555 final





**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 16 septembre 2011 (19.09)  
(OR. en)**

**14256/11**

**Dossier interinstitutionnel:  
2011/0239 (COD)**

**TRANS 239  
CODEC 1464  
MAR 111  
SOC 778**

**PROPOSITION**

---

Origine:	Commission européenne
En date du:	14 septembre 2011
N° doc. Cion:	COM(2011) 555 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau minimal de formation des gens de mer

---

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de M. Jordi AYET PUIGARNEAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2011) 555 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.9.2011  
COM(2011) 555 final

2011/0239 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le  
niveau minimal de formation des gens de mer**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### 1.1. Résumé

La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) a été conclue en 1978 entre les États parties à l'Organisation maritime internationale (OMI), agence des Nations unies responsable du cadre réglementaire international pour le transport maritime. La convention STCW, qui établit les prescriptions relatives à la formation des gens de mer (principalement des officiers) et à la délivrance des brevets appropriés, a été considérablement modifiée en 1995.

Les dispositions de la convention ont été intégrées dans le droit communautaire par la directive 94/58/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer<sup>1</sup>. En effet, les règles de l'UE concernant la sécurité maritime sont en grande partie alignées sur les règles internationales.

La directive 94/58/CE a été modifiée à plusieurs reprises puis remplacée par la directive 2001/25/CE, elle-même remplacée par la directive 2008/106/CE actuellement en vigueur<sup>2</sup>.

Les règles de l'UE ont été modifiées au cours du temps afin, notamment, de transposer les amendements à la convention STCW mais aussi d'élaborer et de rationaliser un système pour la reconnaissance des gens de mers ayant reçu un enseignement et une formation en dehors de l'UE, laquelle s'avère être d'une importance primordiale dans le domaine du transport maritime, secteur mondialisé depuis quarante ans.

Dans ce contexte, l'OMI a lancé en 2007 un *examen approfondi* de la convention STCW auquel la Commission et les États membres ont activement contribué et qui a abouti à l'adoption d'une série d'amendements notables convenus par les États parties lors de la conférence de Manille le 25 juin 2010.

Les amendements de Manille à la convention entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012, date à partir de laquelle la formation maritime devra respecter les nouvelles prescriptions. Les États membres de l'UE étant parties à la convention et aucun d'entre eux ne s'étant opposé aux amendements de Manille, ils devront adapter leur législation aux nouvelles dispositions de la convention. Il y a également lieu d'aligner le droit de l'UE sur les règles internationales, comme cela a été fait jusqu'à présent, afin d'éviter tout conflit entre les obligations internationales et européennes des États membres. L'alignement sur les règles internationales est précisément l'objectif de la présente proposition qui contient également quelques éléments visant à mettre cette initiative législative à profit pour procéder à une légère rationalisation de la directive STCW.

Les éléments en question concernent l'introduction d'une exigence selon laquelle les États membres seront tenus de communiquer à la Commission des informations déjà disponibles sur les brevets à des fins statistiques, et la prolongation d'un délai irréalisable actuellement fixé par la procédure de reconnaissance des systèmes STCW des pays tiers.

---

<sup>1</sup> Directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 319 du 12.12.1994, p. 28).

<sup>2</sup> La directive 94/58/CE a été modifiée par la directive 98/35/CE et remplacée par la directive 2001/25/CE; la directive 2001/25/CE a été modifiée par les directives 2002/84/CE, 2003/103/CE et 2005/45/CE; elle a, à terme, été remplacée (et donc abrogée) par la directive 2008/106/CE (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33).

## **1.2. La convention STCW**

La dimension internationale du transport maritime est évidente et a pour effet que des équipages formés dans différents pays et en vertu de différents systèmes sont susceptibles de travailler à bord d'un même navire. À cet égard, il est essentiel que tous les membres d'équipage possèdent les capacités nécessaires pour exercer leurs fonctions d'une manière offrant toute sécurité. La formation joue donc un rôle important en matière de sécurité maritime.

C'est pour cette raison qu'en 1978, les parties à l'Organisation maritime internationale (OMI) désireuses «d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant d'un commun accord des normes internationales de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille» ont adopté la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (ci-après la «convention STCW») qui est entrée en vigueur en 1984.

Cette convention fixe les normes minimales que les États parties sont tenus de respecter ou de dépasser. Comme mentionné ci-dessus, la convention STCW a subi deux révisions significatives en 1995 et en 2010.

En ce qui concerne la structure et la teneur de la convention, les articles introductifs énoncent les principes généraux et les dispositions relatives aux procédures d'entrée en vigueur et de modification, tandis que l'annexe technique (composée de «règles») spécifie les exigences relatives à la formation, aux qualifications et à la délivrance des brevets pour les différentes fonctions occupées sur un navire («capitaine», «second», etc.). Une autre annexe à la convention (le «code») contient, dans sa partie A, des tableaux détaillés décrivant de manière précise les compétences sur le plan matériel (positionnement, manœuvre du navire, manutention de la cargaison) qui doivent être acquises par les candidats aux différentes fonctions à bord et vérifiées par les instances compétentes. Enfin, la partie B du code contient des recommandations sur la mise en œuvre de l'ensemble des règles STCW. Il s'agit là de la seule partie de la convention qui n'engage pas juridiquement les États parties.

Dans ce contexte, la révision de 2010 visait, d'une part, à améliorer les dispositions existantes de la convention (en renforçant, par exemple, les règles relatives à la lutte antifraude et aux normes en matière d'aptitude physique) et, d'autre part, à l'adapter aux dernières évolutions technologiques.

Les amendements de Manille ont également introduit une série de nouveaux éléments, tels que des exigences de formation pour les «gens de mer qualifiés» et les «officiers électrotechniciens», que la version antérieure de la convention ne contenait pas.

## **1.3. Les directives STCW**

Depuis leur introduction, les règles de l'UE sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets poursuivent un double objectif:

- mettre au point, sur la base des normes internationales, des normes communes minimales pour la formation des gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon d'États membres de l'Union européenne;
- veiller à ce que soient dûment formés les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon d'États membres de l'UE et titulaires de brevets délivrés en dehors de l'UE.

Ces deux aspects sont étroitement liés dans les différentes directives qui ont succédé à la directive de 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, laquelle intégrait, pour la première fois, les dispositions de la convention STCW dans le droit de l'UE, les règles de l'UE ayant ensuite été modifiées au fur et à mesure que l'était la convention STCW.

La directive 94/58/CE a donc été modifiée par la directive 98/35/CE transposant les amendements de 1995 à la convention, pour être ensuite remplacée par la directive 2001/25/CE introduisant une procédure de reconnaissance des brevets des gens de mer délivrés par les pays tiers. Trois autres amendements ont été apportés et introduits par la directive 2002/84/CE (définissant la procédure de comitologie pour la reconnaissance des brevets délivrés par les pays tiers), par la directive 2003/103/CE (prévoyant une nouvelle procédure de reconnaissance des pays tiers), par la directive 2005/23/CE (introduisant des exigences applicables aux gens de mer servant à bord de navires à passagers) et par la directive 2005/45/CE (concernant la reconnaissance mutuelle des brevets délivrés par les États membres). Enfin, la directive 2008/106/CE est venue remplacer la directive 2001/25/CE et a introduit des nouveaux éléments concernant la procédure de comitologie.

Les grandes lignes de ce cadre législatif évolutif peuvent être résumées comme suit, en tenant compte des trois objectifs susmentionnés:

- Des normes communes pour la formation des gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon d'États membres de l'UE ont été fixées et reproduisent celles établies dans la convention STCW. Ces normes, une fois intégrées dans le droit de l'UE et faisant donc partie de celui-ci, sont interprétées et mises en œuvre selon les principes du droit de l'UE et, si nécessaire, appliquées comme toute autre disposition de ce droit. En vertu de la directive actuellement en vigueur, si la convention STCW fait l'objet de modifications mineures, la directive elle-même peut être mise à jour selon une procédure de comitologie; si des changements significatifs sont introduits à l'échelle internationale, il convient d'élaborer une nouvelle directive pour mettre à jour la directive en vigueur, comme c'est le cas en l'espèce.
- Reconnaissance des pays tiers. Après la création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), la Commission a obtenu le soutien nécessaire pour atteindre une connaissance précise des systèmes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets dans les pays non membres de l'UE. L'évaluation de tels systèmes a donc été confiée à la Commission en vertu de la directive 2003/103/CE. La Commission est notamment chargée, avec le soutien de l'AESM, d'évaluer le respect des exigences de la convention STCW par les pays tiers.
- La reconnaissance d'un pays tiers, qui doit être demandée par un État membre, se déroule comme suit: l'AESM effectue tout d'abord une inspection sur place du système de formation maritime et de délivrance des brevets, et des infrastructures afin de réunir des éléments prouvant le respect des normes de la convention STCW; après cette visite, sur la base des conclusions de l'inspection et des documents fournis par le pays tiers concerné, les services de la Commission évaluent la conformité du système à la convention STCW. La phase d'évaluation de la conformité peut nécessiter une série de contacts avec le pays tiers concerné qui peut se déclarer disposé à adapter sa législation ou ses pratiques pour suivre les recommandations de la Commission. Le temps requis pour accomplir cette évaluation dépend de la nature et de l'étendue des adaptations nécessaires, ainsi que des efforts consentis par le pays concerné. À la fin de cette procédure, la Commission soumet un projet de décision (reconnaissant le pays tiers ou révoquant la reconnaissance) à l'avis des États membres, dans le cadre d'une procédure de comitologie. La décision est finalement adoptée par la Commission et publiée au Journal officiel. La reconnaissance

par la Commission signifie qu'un État membre peut reconnaître les brevets délivrés par le pays reconnu et que les gens de mer de ce pays sont dès lors autorisés à travailler à bord des navires battant pavillon de cet État membre mais il n'y est pas obligé. Sans reconnaissance en revanche, les gens de mer de pays non reconnus ne sont pas autorisés à travailler sur des navires battant pavillon d'un État membre de l'UE.

## **2. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

### **2.1. Contenu de la proposition**

#### *2.1.1. Amendements de Manille*

Comme indiqué ci-dessus, la présente proposition a pour objectif d'intégrer dans le droit de l'UE les amendements de 2010 à la convention STCW, afin notamment d'éviter tout conflit entre les obligations internationales et européennes des États membres.

Les amendements de 2010 concernent les «règles» figurant en annexe à la convention et le code plus technique dont la partie A est contraignante. Les principaux amendements à la convention, qui sont reflétés dans la présente proposition, sont les suivants:

- dispositions renforcées concernant la formation et l'évaluation, la délivrance des brevets d'aptitude et la prévention des pratiques frauduleuses;
- mise à jour des normes concernant l'aptitude médicale, l'aptitude au service et l'abus de l'alcool;
- nouvelles exigences concernant la délivrance des brevets pour les gens de mer qualifiés et les officiers électrotechniciens, ainsi que la formation en matière de sécurité pour tous les gens de mer;
- mise à jour des exigences pour le personnel de certains types de navires;
- clarification et simplification de la définition de «brevet».

Enfin, la proposition adapte les dispositions de la convention STCW concernant la veille afin de les aligner sur les règles de l'UE relatives au temps de travail des gens de mer.

#### *2.1.2. Prolongation du délai prévu à l'article 19, paragraphe 3, de la directive 2008/106/CE pour le faire passer de trois à dix-huit mois*

La présente proposition vise par ailleurs à rendre plus réaliste le délai pour la reconnaissance de pays tiers qui est actuellement fixé à trois mois par l'article 19, paragraphe 3, de la directive 2008/106/CE. Cette disposition concerne le délai dont dispose la Commission pour statuer sur la reconnaissance d'un pays tiers à la demande d'un État membre.

Il y a lieu de souligner que ce délai a été fixé dans le cadre de la procédure antérieure pour la reconnaissance de pays tiers, mise en place par la directive 2001/25/CE et selon laquelle les États membres qui souhaitaient reconnaître un pays tiers devaient communiquer à la Commission des documents appuyant leur demande. Les travaux à l'échelle de l'UE étaient donc réalisés sur la base de formalités administratives préétablies et sans aucune participation du pays tiers. La Commission disposait alors de trois mois pour examiner les documents.

Le mécanisme actuel de reconnaissance des pays tiers, introduit par la directive 2003/103/CE, est radicalement différent et l'expérience a montré que le délai de trois mois fixé dans le cadre de la procédure antérieure était devenu totalement irréaliste.

En vertu du système actuel, la reconnaissance d'un pays tiers n'a lieu qu'après une visite d'inspection sur place effectuée par l'AESM, un rapport élaboré par celle-ci, un échange de



lettres entre la Commission et le pays tiers, une évaluation par la Commission, la procédure de comitologie et, enfin, l'adoption d'une décision.

Dans ce cadre, tout d'abord, les inspections effectuées dans les pays tiers doivent être planifiées par l'AESM, elles n'ont donc pas nécessairement lieu tout de suite après la demande d'un État membre.

Par ailleurs, l'évaluation d'un pays tiers requiert que ses autorités participent à un dialogue avec la Commission. Cela prend du temps, surtout lorsque l'administration du pays tiers doit remédier aux lacunes initialement constatées.

De ce fait, le délai de trois mois est complètement irréaliste. L'expérience acquise lors de la mise en œuvre de la directive 2008/106/CE a montré que la procédure peut être réalisée dans un délai raisonnable de dix-huit mois. La présente proposition prévoit une disposition modifiant la directive 2008/106/CE dans ce sens.

#### *2.1.3. Transmission à la Commission des informations existantes sur les brevets*

Ces dix dernières années notamment, les décideurs aux échelons européen et national ont pris conscience de la grande difficulté de collecter des données complètes et précises sur les gens de mer. S'il existe plusieurs études sur ce sujet, celles-ci reposent sur des hypothèses ou ne sont pas assez détaillées à l'échelle de l'UE. Ce point a également été soulevé par le groupe d'action sur l'emploi et la compétitivité dans le secteur maritime<sup>3</sup> qui a souligné la nécessité de disposer de statistiques précises. Les brevets et visas délivrés par les administrations nationales constituent une source potentielle de données précises. Actuellement, en vertu de la convention STCW, les États parties doivent tenir des registres de tous les brevets et visas, ainsi que des revalidations pertinentes ou des autres mesures les concernant [règle I/2(14)]. De même, en vertu de l'article 11, paragraphe 4, de la directive 2008/106/CE, les États membres de l'UE doivent tenir un registre des brevets et visas délivrés. Il s'agit d'une importante source de données mais les différents formats utilisés par chaque État membre, ainsi que les problèmes statistiques (tels que l'éventuelle double comptabilisation des gens de mer ayant obtenu des brevets et des visas dans plusieurs États membres) ne permettent pas d'obtenir un tableau complet de la situation. La Commission considère par conséquent que la collecte d'informations déjà disponibles dans les registres nationaux de manière harmonisée et cohérente, et pleinement conforme aux exigences relatives à la protection des données à caractère personnel, contribuerait de manière significative à la réalisation d'un tableau statistique fiable des professions maritimes en Europe.

Il faut souligner que l'AESM a déjà mis au point une plateforme pour la collecte et l'analyse de ce type d'informations, par l'intermédiaire du «système d'information STCW». Ce système a été présenté aux États membres qui se sont montrés intéressés par son potentiel et son utilité. Il a été soumis au contrôleur européen de la protection des données qui l'a approuvé par lettre du 9 avril 2008 à l'AESM et a demandé à cette occasion d'y apporter quelques adaptations qui ont été acceptées par l'AESM.

Pour conclure, la présente proposition prévoit une nouvelle disposition selon laquelle les États membres seront tenus de fournir des informations homogénéisées à la Commission en vue d'analyses statistiques. La Commission a l'intention d'utiliser le système d'information STCW de l'AESM en tant que plateforme pour la collecte des informations requises et pour la réalisation d'analyses statistiques selon les besoins. Le contenu précis de ces informations est présenté dans une annexe technique à la présente proposition.

#### *2.1.4. Adaptation aux nouvelles règles sur la comitologie*

Dans le cadre du système établi par la directive 2008/106/CE, la procédure de comitologie est pertinente à deux égards.

---

<sup>3</sup> Le groupe d'action était composé de représentants des principaux acteurs du secteur, notamment les gens de mer et les armateurs.

Le premier concerne les adaptations techniques maintenant limitées aux exigences (nouvellement introduites) en matière d'informations (annexe V).

Le deuxième concerne la procédure de reconnaissance des pays tiers. Comme déjà indiqué, la directive 2008/106/CE prévoit une procédure de comitologie pour la reconnaissance des pays tiers par la Commission.

Dans ce contexte, le traité de Lisbonne a apporté des modifications significatives au mécanisme de comitologie. Deux catégories d'actes non législatifs ont été créées, à savoir les «actes délégués» et les «actes d'exécution», toutes deux importantes pour la présente proposition.

En vertu du nouveau traité, la procédure visant à adapter la directive sur le plan technique est régie par les règles relatives aux actes délégués, tandis que les décisions concernant la reconnaissance des pays tiers sont régies par les règles relatives aux actes d'exécution. La présente proposition contient des dispositions à cet effet.

## **2.2. Entrée en vigueur et dispositions transitoires**

Les amendements à la convention STCW convenus à Manille entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012, en vertu de l'article XII de la convention et du document 1 joint, résolution 1(3) de l'acte final de la conférence de Manille. Étant donné que la présente proposition de directive n'aura pas encore été adoptée à cette date, il a été prévu qu'elle entre en vigueur dès sa publication au Journal officiel.

L'accord de Manille prévoit également des dispositions transitoires (contenues dans la règle I/15) qui visent à permettre aux candidats ayant commencé leur programme de formation avant l'entrée en vigueur des amendements de Manille de le terminer selon les mêmes règles. De même, les dispositions transitoires prévoient le renouvellement et la revalidation des brevets délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012, date d'entrée en vigueur de la convention modifiée. Étant donné que les brevets doivent être revalidés ou renouvelés après cinq ans au plus tard, et considérant que la durée maximale possible d'une formation est de cinq ans, la convention de Manille prévoit que les procédures concernant les nouveaux brevets et les renouvellements/revalidations peuvent être achevées/réalisées selon les anciennes règles jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Il est donc proposé que les dispositions transitoires de la convention soient également reflétées dans la directive. La présente proposition reprend donc les dispositions transitoires de la convention.

## **2.3. Base juridique**

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## **2.4. Principe de subsidiarité**

La convention STCW ayant déjà été transposée dans le droit de l'UE, il est justifié que ses amendements le soient aussi. Les États membres ne peuvent mettre en œuvre la convention STCW de manière homogène sans les possibilités d'application prévues par le droit de l'UE. Sans intégration des amendements de Manille dans le droit de l'UE, les États membres enfreindraient, dès janvier 2012 (entrée en vigueur des amendements), le droit international ou celui de l'UE, conflit qu'il y a lieu d'éviter.

## **2.5. Principe de proportionnalité**

Sans intégration des amendements de Manille dans le droit de l'UE, les États membres entraveraient le droit international ou celui de l'UE, conflit qu'il y a lieu d'éviter.

## **2.6. Choix des instruments**

La mesure à modifier étant une directive, l'instrument le plus adapté est une directive.

## **3. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES**

Les États membres étant parties à la convention STCW, il convient de souligner d'emblée qu'ils ont eu la possibilité d'exprimer leur avis dans le cadre de la révision de la convention, notamment lors de la conférence de Manille; les États membres ont activement participé à cette conférence lors de laquelle la Commission s'est chargée de coordonner la position de l'UE. Par ailleurs, en vertu de la convention STCW, toutes les parties peuvent élever une objection à tout amendement en la notifiant à l'OMI (article XII de la convention). Dans le cas des amendements de Manille, les objections devaient être notifiées le 1<sup>er</sup> juillet 2011 au plus tard, ce qu'aucun État membre n'a fait.

En ce qui concerne la proposition de directive, les experts des États membres ont été consultés sur l'exercice de révision lors d'une réunion qui s'est tenue à Bruxelles le 3 décembre 2010. À cette occasion, les États membres ont souhaité à l'unanimité que les amendements de Manille soient intégrés dans le droit de l'UE, tout en considérant que la directive ne devait pas faire l'objet d'une révision.

Les travaux réalisés par le groupe d'action sur l'emploi et la compétitivité dans le secteur maritime ont offert la possibilité de consulter les acteurs du secteur; ce groupe d'action est un organisme indépendant créé en juillet 2010 qui a terminé ses travaux en juin 2011 et a rédigé un rapport<sup>4</sup> présentant des recommandations à la Commission et aux partenaires sociaux sur la manière de promouvoir les professions maritimes en Europe. Le rapport du groupe d'action aborde également la question de la convention STCW et préconise manifestement l'intégration des règles internationales actualisées dans le droit de l'UE<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Publié le 20 juillet 2011.

<sup>5</sup> Voir le point 4.1.5.

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau minimal de formation des gens de mer**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Les règles sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets ont été convenues à l'échelle internationale par voie de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW). Cette convention a été adoptée en 1978 lors d'une conférence de l'Organisation maritime internationale (OMI), elle est entrée en vigueur en 1984 et a fait l'objet de modifications significatives en 1995.
- (2) Les dispositions de la convention STCW ont été intégrées dans le droit de l'Union pour la première fois par la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer<sup>3</sup>; par la suite, les règles de l'UE sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets ont été adaptées aux amendements apportés ultérieurement à la convention, alors qu'était mis en place dans l'UE un mécanisme commun pour la reconnaissance des systèmes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets dans les pays tiers; dernièrement, les règles de l'Union dans ce domaine ont été compilées, au moyen d'une refonte, dans la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008<sup>4</sup>.
- (3) En 2010, une conférence a été organisée à Manille entre les États parties à la convention STCW. À cette occasion, plusieurs modifications significatives ont été apportées à la convention, notamment en ce qui concerne la prévention de pratiques frauduleuses en matière de brevets, les normes d'aptitude physique, la formation en matière de sécurité et la formation sur des thèmes ayant trait aux technologies. Les

---

<sup>1</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>3</sup> JO L 319 du 12.12.1994, p. 28.

<sup>4</sup> JO L 323 du 3.12.2008, p. 33.

amendements de Manille ont également introduit des exigences applicables aux gens de mer qualifiés et ont établi des nouveaux profils professionnels tels que celui d'officier électrotechnicien.

- (4) Tous les États membres sont parties à la convention et aucun d'entre eux n'a formulé d'objection contre les amendements de Manille dans le cadre de la procédure prévue à cet effet. Les États membres doivent donc aligner leurs règles nationales sur les amendements de Manille. Il y a lieu d'éviter tout conflit entre les engagements internationaux et les obligations européennes des États membres. Par ailleurs, étant donné la dimension mondiale du transport maritime, il convient de maintenir la conformité aux règles internationales des règles de l'Union relatives à la formation des gens de mer et à la délivrance des brevets. Afin de refléter les amendements de Manille, il y a donc lieu de modifier en conséquence plusieurs dispositions de la directive 2008/106/CE.
- (5) Lors de la conférence de Manille, les États parties avaient l'intention, entre autres, de fixer des limites objectives aux dérogations relatives aux périodes minimales de repos du personnel de veille et des gens de mer effectuant des tâches déterminées liées à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution. Ces nouvelles dispositions devraient, elles aussi, être intégrées dans le droit de l'UE en veillant néanmoins à ce qu'elles respectent les dispositions relatives aux périodes de repos applicables aux gens de mer en vertu de la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999<sup>5</sup> et de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009<sup>6</sup>. Par ailleurs, la faculté d'accorder des dérogations devrait être limitée en termes de durée maximale, de fréquence et de portée. La directive devrait contenir des dispositions à cet effet.
- (6) La directive 2008/106/CE prévoit également un mécanisme pour la reconnaissance des systèmes de formation des gens de mer et la délivrance des brevets dans les pays tiers. La reconnaissance se fait par une décision de la Commission adoptée à l'issue d'une procédure au cours de laquelle la Commission est assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après l'«Agence») instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002<sup>7</sup> et par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par le règlement (CE) n° 2099/2002<sup>8</sup>. L'expérience acquise lors de l'application des dispositions de la directive 2008/106/CE sur la reconnaissance des pays tiers aux fins de la mise en œuvre de la convention STCW montre que la procédure adéquate devrait être modifiée, notamment en ce qui concerne le délai de trois mois dont dispose actuellement la Commission pour statuer sur une reconnaissance conformément à l'article 19, paragraphe 3, de ladite directive. Il s'avère que cette procédure ne peut être achevée en trois mois. En effet, pour qu'il y ait reconnaissance, l'Agence doit planifier et effectuer une visite d'inspection, et, dans la plupart des cas, le pays tiers concerné doit réaliser des adaptations significatives aux prescriptions de la convention STCW. L'expérience montre à cet égard qu'il serait plus réaliste de porter ce délai à dix-huit mois. Il y a donc lieu de modifier en conséquence le délai mentionné mais il convient, pour préserver une certaine flexibilité, de

---

<sup>5</sup> Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) – Annexe: Accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (JO L 167 du 2.7.1999, p. 33).

<sup>6</sup> JO L 124 du 20.5.2009, p. 30.

<sup>7</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

<sup>8</sup> JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

maintenir la possibilité pour l'État membre ayant introduit une demande de reconnaissance de reconnaître, à titre provisoire, le pays tiers concerné.

- (7) Les statistiques disponibles sur les gens de mer européens sont incomplètes et souvent inexactes, ce qui complique l'élaboration des politiques dans ce secteur sensible. Des données précises sur la délivrance des brevets des gens de mer ne peuvent pas entièrement résoudre le problème mais elles contribueraient manifestement à trouver une solution. En vertu de la convention STCW, les États parties doivent tenir des registres de tous les brevets et visas, ainsi que des revalidations pertinentes ou des autres mesures les concernant [règle I/2(14)]. Conformément à l'article 11, paragraphe 4, de la directive 2008/106/CE, les États membres de l'UE doivent tenir un registre des brevets et visas délivrés. Afin d'obtenir un tableau aussi complet que possible de la situation de l'emploi en Europe, il conviendrait que les États membres soient tenus de transmettre à la Commission une sélection d'informations déjà disponibles dans leurs registres des brevets des gens de mer. Ces informations devraient être utilisées à des fins statistiques et être conformes aux exigences de l'UE en matière de protection des données. La directive 2008/106/CE devrait contenir une disposition à cet effet.
- (8) Afin de réunir des données sur les professions maritimes qui correspondent à l'évolution de ces dernières et des technologies, il convient que le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne soit délégué à la Commission pour lui permettre d'adapter l'annexe V de la directive 2008/106/CE. Ces actes délégués porteraient notamment sur le contenu des informations relatives aux visas, aux brevets d'aptitude ou aux certificats d'aptitude et au nombre et aux données des gens de mer dont les brevets sont délivrés ou visés, en tenant compte des garanties relatives à la protection des données indiquées dans l'annexe précitée. Il y a également lieu d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués afin d'établir des mesures pour la collecte, le stockage et l'analyse de telles informations statistiques par les États membres, en vue de répondre aux nouveaux besoins statistiques en matière de gens de mer et de collecter des informations actualisées et conformes à la réalité. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Durant la phase de préparation et de rédaction des actes délégués, il y a lieu que la Commission transmette simultanément, en temps utile et en bonne et due forme, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.
- (9) Afin de garantir des conditions uniformes de mise en œuvre de la directive 2008/106/CE, la Commission a été dotée de compétences d'exécution dans le domaine de la formation des gens de mer et de la délivrance des brevets. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux mécanismes de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission<sup>9</sup>.
- (10) Il y a lieu d'utiliser la procédure d'examen pour les décisions d'exécution relatives à la reconnaissance ou à la révocation de la reconnaissance des systèmes STCW des pays tiers.

---

<sup>9</sup> JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

- (11) Les amendements à la convention entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012, alors que l'accord de Manille prévoit des dispositions transitoires jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017 afin de faciliter le passage aux nouvelles règles. La présente directive devrait prévoir les mêmes calendrier et dispositions transitoires.
- (12) Il convient dès lors de modifier la directive 2008/106/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 2008/106/CE est modifiée comme suit.

- 1) L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit:
- a) Le point 18 est remplacé par le texte suivant:
- «18) "réglementation des radiocommunications": la réglementation révisée, adoptée par la conférence mondiale des radiocommunications pour le service mobile maritime, dans sa version actualisée;»
- b) Le point 24 est remplacé par le texte suivant:
- «24) "code STCW": le code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adopté par la résolution 2 de la conférence STCW des parties de 2010, dans sa version actualisée;»
- c) Le point 27 est supprimé.
- d) Les points suivants sont ajoutés:
- «32. "opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM": une personne qui est qualifiée conformément aux dispositions du chapitre IV de l'annexe I;
33. "code ISPS": le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la conférence des gouvernements contractants à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), dans sa version actualisée;
34. "agent de sûreté du navire": la personne à bord du navire, responsable devant le capitaine, qui est désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, notamment de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire;
35. "tâches liées à la sûreté": comprennent toutes les tâches liées à la sûreté à bord d'un navire, telles que définies au chapitre XI/2 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS, telle que modifiée), et dans le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS);
36. "brevet d'aptitude": un titre délivré et visé à l'intention des capitaines, officiers ou opérateurs des radiocommunications dans le cadre du SMDSM conformément aux

dispositions des chapitres II, III, IV ou VII de l'annexe I, qui autorise son titulaire légitime à servir dans la capacité indiquée dans ce document et à exécuter les fonctions correspondantes au niveau de responsabilité qui y est spécifié;

37. "certificat d'aptitude": un titre autre qu'un brevet d'aptitude délivré à un marin attestant qu'il satisfait aux prescriptions pertinentes de la directive relatives à la formation, aux compétences et au service en mer;

38. "attestation": un document, autre qu'un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude, utilisé pour attester qu'il a été satisfait aux prescriptions pertinentes de la présente directive;

39. "officier électrotechnicien": un officier qualifié conformément aux dispositions du chapitre III de l'annexe I;

40. "marin qualifié Pont": un matelot ayant les qualifications requises conformément aux dispositions du chapitre II de l'annexe I;

41. "marin qualifié Machine": un matelot ayant les qualifications requises conformément aux dispositions du chapitre III de l'annexe I.»

2) À l'article 3, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les gens de mer servant à bord d'un navire visé à l'article 2 reçoivent une formation qui soit au moins conforme aux prescriptions de la convention STCW, telles qu'elles sont énoncées à l'annexe I de la présente directive, et pour qu'ils soient titulaires d'un brevet au sens de l'article 1<sup>er</sup>, points 36) et 37).»

3) L'article 4 est supprimé.

4) L'article 5 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres veillent à ce que les brevets ne soient délivrés qu'aux candidats qui satisfont aux prescriptions du présent article.»

b) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

'3. Les brevets sont délivrés conformément à la règle I/2, paragraphe 3, de la convention STCW.»

c) Le paragraphe 3 *bis* suivant est inséré:

«3 *bis* Les brevets ne sont délivrés que par les États membres, après vérification de l'authenticité et de la validité de toute attestation nécessaire et conformément aux dispositions du présent article.»

d) La phrase suivante est ajoutée à la fin du paragraphe 5:

«Il n'est délivré de visa que s'il a été satisfait à toutes les prescriptions de la convention STCW et de la présente directive.»



e) Les paragraphes 6 et 7 sont remplacés par le texte suivant:

«6. Un État membre qui reconnaît un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux dispositions des règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I en vertu de la procédure prévue à l'article 19, paragraphe 2, le vise pour en attester la reconnaissance seulement après s'être assuré de l'authenticité et de la validité du titre délivré. Le modèle de visa utilisé est conforme à la section A-I/2, paragraphe 3, du code STCW.

7. Les visas mentionnés aux paragraphes 5 et 6:

- (a) peuvent être délivrés en tant que documents distincts;
- (b) ne sont délivrés que par les États membres;
- (c) ont chacun un numéro unique, excepté les visas attestant la délivrance d'un brevet qui peuvent avoir le même numéro que le brevet en question, sous réserve que ce numéro soit unique; et
- (d) expirent dès que le brevet visé expire ou est révoqué, suspendu ou annulé par l'État membre ou le pays tiers qui les a délivrés et, en tout état de cause, cinq ans au plus tard après la date de leur délivrance.»

f) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«11. Les candidats aux brevets prouvent de manière satisfaisante:

- (b) leur identité;
- (c) qu'ils ont au moins l'âge prescrit par les règles figurant à l'annexe I pour l'obtention du brevet demandé;
- (d) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale spécifiées dans la section A-I/9 du code STCW;
- (e) qu'ils ont accompli le service en mer et toute formation obligatoire connexe prescrits par les règles figurant à l'annexe I pour l'obtention du brevet demandé; et
- (f) qu'ils satisfont aux normes de compétence prescrites par les règles figurant à l'annexe I pour les capacités, les fonctions et les niveaux qui doivent être indiqués sur le visa du brevet.

12. Les États membres s'engagent:

- (a) à tenir un ou des registres de tous les brevets et visas de capitaine et d'officier et, selon le cas, de matelot, le cas échéant, qui sont délivrés, sont arrivés à expiration ou ont été revalidés, suspendus, annulés ou déclarés perdus ou détruits, ainsi que des dispenses qui ont été accordées;

- (b) à fournir des renseignements sur l'état desdits brevets, visas et dispenses aux autres États membres ou aux autres parties à la convention STCW et aux compagnies qui demandent à vérifier l'authenticité et la validité des brevets produits par les gens de mer en vue de leur reconnaissance ou afin d'obtenir un emploi à bord d'un navire;
- (c) à fournir à la Commission, sur une base annuelle, les informations visées à l'annexe V de la présente directive en vue d'analyses statistiques.

13. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les informations qui doivent être disponibles conformément au paragraphe 12 sont accessibles sous forme électronique.»

5) L'article 7 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

«1 bis Un État membre qui, pour les navires bénéficiant des dispositions de la convention STCW relatives aux voyages à proximité du littoral, inclut les voyages au large du littoral d'autres États membres ou parties à la convention STCW dans les limites des voyages à proximité du littoral qu'elle a définies, conclut avec les États membres ou parties concernés un accord qui spécifie les détails des deux zones d'exploitation en question et les autres dispositions pertinentes.»

b) Les paragraphes 3 *bis* et 3 *ter* suivants sont insérés:

«3 bis Les brevets des gens de mer délivrés par un État membre ou une partie à la convention STCW pour les voyages à proximité du littoral dans les limites qu'il ou elle a définies peuvent être acceptés par d'autres États membres pour le service dans les limites des voyages à proximité du littoral qu'ils ont définies, à condition que les États membres ou parties concernés aient conclu un accord spécifiant les détails des zones d'exploitation en question et les autres conditions applicables dans ces zones.

3 ter Les États membres qui définissent les voyages à proximité du littoral conformément aux prescriptions du présent article:

- (a) respectent les principes régissant les voyages à proximité du littoral qui sont énoncés dans la section A-I/3 du code STCW;
- (b) indiquent les limites des voyages à proximité du littoral dans les visas délivrés conformément à l'article 5.»

6) À l'article 9, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres établissent des processus et des procédures pour effectuer une enquête impartiale lorsqu'a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte, d'omission ou d'atteinte à la sûreté susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine, la sécurité des biens en mer ou le milieu marin et commis par des titulaires de brevets ou de visas délivrés par cet État membre dans l'exécution des tâches liées à ces brevets, ainsi que pour révoquer, suspendre et annuler ces brevets pour une telle raison et pour prévenir la fraude.

2. Les États membres prennent des mesures appropriées et les font observer en vue de prévenir la fraude et d'autres pratiques illicites mettant en cause des brevets et visas qui ont été délivrés.»

- 7) L'article 10 est modifié comme suit:
- a) Le paragraphe 1 est modifié comme suit:
- (i) le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance des brevets, y compris la délivrance des certificats médicaux, de délivrance des visas et de revalidation exercées par des entités ou des organismes non gouvernementaux sous leur autorité font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation d'objectifs définis, y compris ceux concernant les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluateurs;»
- (ii) Le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) les objectifs en matière d'enseignement et de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et que les niveaux de connaissances, de compréhension et d'aptitude correspondant aux examens et aux évaluations prescrits aux termes de la convention STCW sont identifiés. Les objectifs et les normes de qualité connexes peuvent être spécifiés séparément pour les différents cours et programmes de formation et couvrent l'administration du système de délivrance des brevets;».
- b) Au paragraphe 2, le point d) suivant est ajouté:
- «d) toutes les dispositions applicables de la présente directive, de la convention et du code STCW, ainsi que leurs amendements sont couverts par le système de normes de qualité;».
- c) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:
- «3. Un rapport sur l'évaluation effectuée au titre du paragraphe 2 est communiqué à la Commission par les États membres, selon le modèle spécifié dans la section A-I/7 du code STCW, dans un délai de six mois à partir de la date de l'évaluation.»
- 8) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

## «Article 11

### Normes d'aptitude physique

1. Les États membres définissent les normes d'aptitude médicale applicables aux gens de mer et les procédures à suivre pour la délivrance d'un certificat médical conformément aux dispositions du présent article et de la section A-I/9 du code STCW.
2. Les États membres veillent à ce que les personnes responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des gens de mer soient des médecins praticiens agréés par l'État membre aux fins des examens médicaux des gens de mer, conformément aux dispositions de la section A-I/9 du code STCW.

3. Les gens de mer titulaires d'un brevet délivré en vertu des dispositions de la convention qui servent en mer possèdent également un certificat médical en cours de validité délivré conformément aux dispositions du présent article et de la section A-I/9 du code STCW.
4. Tout candidat à un brevet doit:
  - (a) avoir 16 ans au moins;
  - (b) prouver son identité de manière satisfaisante; et
  - (c) satisfaire aux normes d'aptitude médicale définies par l'État membre concerné.
5. Les certificats médicaux demeurent valables pendant une période maximale de deux ans, à moins que le marin ait moins de 18 ans, auquel cas la période maximale de validité est d'un an.
6. Si la période de validité d'un certificat médical expire au cours d'un voyage, ce certificat demeure valable jusqu'à l'arrivée au prochain port d'escale, qui dispose d'un médecin praticien agréé par l'État membre, sous réserve que ce délai ne dépasse pas trois mois.
7. Dans des situations d'urgence, un État membre peut autoriser qu'un marin travaille sans certificat médical en cours de validité jusqu'à l'arrivée au prochain port d'escale, qui dispose d'un médecin praticien agréé par cet État membre, à condition que:
  - (a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois; et
  - (b) le marin concerné soit en possession d'un certificat médical arrivé à expiration à une date récente.»
- 9) L'article 12 est modifié comme suit:
  - a) Le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

«2 *bis* Tout capitaine et tout officier, pour continuer de servir en mer à bord de navires-citernes, satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 du présent article et doit, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, justifier du maintien de sa compétence professionnelle pour le service à bord des navires-citernes, conformément au paragraphe 3 de la section A-I/11 du code STCW.»
  - b) Au paragraphe 3, la référence au «1<sup>er</sup> février 2002» est remplacée par une référence au «1<sup>er</sup> janvier 2017».
  - c) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Aux fins de mettre à jour les connaissances des capitaines, des officiers et des opérateurs des radiocommunications, chaque État membre fait en sorte que le texte des modifications récemment apportées aux règles nationales et internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sûreté et à la protection du milieu marin soit mis à la disposition des navires autorisés à battre son pavillon.»
- 10) À l'article 13, le paragraphe 2 est supprimé.

11) L'article 14 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, les points f) et g) suivants sont ajoutés:

«f) les gens de mer affectés à l'un quelconque de ses navires ont suivi une formation de remise à niveau et d'actualisation des connaissances, tel que prévu par la convention STCW;

g) une communication vocale efficace est assurée à tout moment à bord de ses navires, conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 de la règle 14 du chapitre V de la convention SOLAS.»

b) Le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. Les compagnies veillent à ce que le capitaine, les officiers et d'autres membres du personnel auxquels des tâches et responsabilités spécifiques sont confiées à bord de leurs navires rouliers à passagers aient suivi une formation de familiarisation en vue d'acquérir les aptitudes qui correspondent à la capacité à exercer et aux tâches et responsabilités à assumer, en tenant compte des recommandations énoncées dans la section B-I/14 du code STCW.»

12) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

#### **«Aptitude au service**

1. En vue de prévenir la fatigue, les États membres:

(a) établissent et font appliquer des périodes de repos en ce qui concerne les membres chargés du quart et ceux qui effectuent des tâches déterminées liées à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution, conformément aux paragraphes 3 à 15;

(b) exigent que les systèmes de quart soient organisés de telle sorte que l'efficacité du personnel chargé du quart ne soit pas compromise par la fatigue et que les tâches soient conçues de telle manière que les membres du premier quart au début d'un voyage et ceux des quarts suivants qui assurent la relève soient suffisamment reposés et aptes au service à tous autres égards.

2. En vue de prévenir l'abus des drogues et de l'alcool, les États membres s'assurent que des mesures adéquates sont mises en place conformément aux dispositions du présent article.

3. Les États membres tiennent compte du danger que présente la fatigue des gens de mer, notamment ceux dont les tâches consistent à assurer l'exploitation du navire en toute sécurité et sûreté.

4. Toutes les personnes auxquelles des tâches sont confiées en tant qu'officier de quart ou matelot faisant partie d'une équipe de quart et celles auxquelles sont confiées certaines tâches liées à la sécurité, à la prévention de la pollution et à la sûreté bénéficient d'une période minimale de repos qui ne soit pas inférieure à:

(a) 10 heures au moins par période de 24 heures; et

(b) 77 heures par période de 7 jours.

5. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins 6 heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne dépasse pas 14 heures.
6. Les prescriptions relatives aux périodes de repos, énoncées aux paragraphes 4 et 5, ne doivent pas nécessairement être appliquées en cas d'urgence ou d'exercice ou dans d'autres conditions d'exploitation exceptionnelles. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation et les règles nationales et par les instruments internationaux se déroulent de manière à perturber le moins possible les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.
7. Les États membres exigent que les horaires de quart soient affichés en un endroit facile d'accès. Ces horaires sont établis selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire et en anglais.
8. Si des gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils bénéficient d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels.
9. Les États membres exigent que des registres des heures quotidiennes de repos des gens de mer soient tenus selon un modèle normalisé, dans la ou les langues de travail du navire et en anglais, afin qu'il soit possible de contrôler et de vérifier le respect des dispositions du présent article. Les gens de mer reçoivent un exemplaire des mentions les concernant, qui est visé par le capitaine ou une personne autorisée par celui-ci, et par les gens de mer.
10. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 à 9, le capitaine d'un navire peut exiger d'un marin qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou pour porter secours à d'autres navires ou à des personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine peut suspendre les horaires normaux de repos et exiger d'un marin qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que possible après le retour à une situation normale, le capitaine fait en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.
11. Dans le respect des principes généraux de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs, les États membres peuvent autoriser ou enregistrer des conventions collectives prévoyant la possibilité d'octroyer des dérogations relatives aux heures de repos prévues au paragraphe 4, point b), et au paragraphe 5, sous réserve que la période de repos ne soit pas inférieure à 70 heures par période de 7 jours. Conformément à la directive 1999/63/CE, ces dérogations satisfont, dans la mesure du possible, aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires. Elles devraient également, dans la mesure du possible, tenir compte des recommandations concernant la prévention de la fatigue qui sont énoncées dans la section B-VIII/1 du code STCW.
12. Les dérogations visées au paragraphe 11 et relatives à la période de repos hebdomadaire prévue au paragraphe 4, point b), ne sont pas autorisées pendant plus de deux semaines consécutives. L'intervalle entre deux périodes visées par ces dérogations à bord n'est pas inférieur à deux fois la durée de la dérogation.

13. Dans le cadre des dérogations possibles au paragraphe 5 visées au paragraphe 11, les heures de repos prévues au paragraphe 4, point a), ne peuvent être scindées en plus de trois périodes, dont l'une d'une durée minimale de 6 heures, et aucune des deux autres périodes n'est inférieure à une durée d'une heure. L'intervalle entre des périodes de repos consécutives ne dépasse pas 14 heures. Les dérogations ne se prolongent pas au-delà de deux périodes de 24 heures par période de 7 jours.
14. En vue de prévenir l'abus de l'alcool, les États membres établissent un taux d'alcoolémie maximal de 0,05 % ou une concentration maximale d'alcool dans l'haleine de 0,25 mg/l ou une quantité d'alcool maximale entraînant ces concentrations, pour les capitaines, les officiers et d'autres gens de mer auxquels sont confiées certaines tâches liées à la sécurité, à la sûreté et à la protection du milieu marin.
- 13) À l'article 19, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:
- «3. La décision de reconnaissance d'un pays tiers est prise par la Commission conformément à la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2, dans un délai de dix-huit mois à compter de la date d'introduction de la demande de reconnaissance. L'État membre présentant la demande peut décider de reconnaître le pays tiers sur une base unilatérale jusqu'à ce qu'une décision soit prise en vertu du présent paragraphe.»
- 14) À l'article 20, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:
- «6. La décision de révoquer la reconnaissance est prise conformément à la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2. Les États membres concernés prennent les mesures qui s'imposent pour mettre en œuvre la décision.»
- 15) À l'article 23, le paragraphe 2 est modifié comme suit:
- a) La phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
- «2. Il est procédé à l'évaluation, conformément à la partie A du code STCW, de l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille et de sûreté, selon le cas, prescrites par la convention STCW s'il existe de bonnes raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que l'un des faits suivants s'est produit:»
- b) le point d) est remplacé par le texte suivant:
- «d) le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, ou à compromettre la sûreté.»
- 16) L'article 25 bis suivant est inséré:

«Article 25 bis

*Informations à des fins statistiques*

1. Les États membres communiquent à la Commission les informations énumérées à l'annexe V à des fins statistiques.

2. Les États membres mettent ces informations à la disposition de la Commission sur une base annuelle et sous format électronique; ils lui communiquent également les informations enregistrées jusqu'au 31 décembre de l'année précédente.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 *bis* afin d'établir des mesures appropriées pour collecter, stocker et analyser ces informations.»

17) L'article 27 est remplacé par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués modifiant l'annexe V de la présente directive en ce qui concerne le contenu et les détails spécifiques et pertinents des informations qui doivent être transmises par les États membres, tout en tenant compte des garanties relatives à la protection des données, conformément à l'article 27 *bis*.»

18) L'article 27 *bis* suivant est inséré:

«Article 27 *bis*

### **Exercice de la délégation**

15. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.

16. La délégation de pouvoirs visée aux articles 25 *bis* et 27 est conférée à la Commission pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

17. La délégation de pouvoirs visée aux articles 25 *bis* et 27 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. Une décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure, qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.

18. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

19. Un acte délégué adopté en vertu des articles 25 *bis* et 27 n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou, avant l'expiration de ce délai, si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Cette période peut être prolongée de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

19) L'article 28 est remplacé par le texte suivant:

«Article 28

### **Comité**



1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par le règlement (CE) n° 2099/2002. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.»

20) Les articles 29 et 30 sont remplacés par le texte suivant:

*«Article 29*

**Sanctions pénales**

Les États membres établissent des systèmes de sanctions pénales punissant les infractions aux dispositions nationales adoptées en vertu des articles 3, 5, 7, 9 à 15, 17, 18, 19, 22, 23 et 24 et de l'annexe I et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions pénales. Les sanctions ainsi arrêtées sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

*Article 30*

**Dispositions transitoires**

1. En ce qui concerne les gens de mer qui ont entamé un service en mer approuvé, un programme d'enseignement et de formation approuvé ou un cours de formation approuvé avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013, un État membre peut continuer, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, à délivrer, à reconnaître et à viser des brevets conformément aux prescriptions de la présente directive, comme ils l'étaient avant l'entrée en vigueur de la présente directive.

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, un État membre peut continuer à renouveler et à revalider les brevets et visas conformément aux prescriptions de la présente directive, comme ils l'étaient avant l'entrée en vigueur de la présente directive.»

21) L'article 33 est supprimé.

22) Les annexes sont modifiées comme suit:

a) L'annexe I de la directive 2008/106/CE est remplacée par l'annexe I de la présente directive.

b) L'annexe II de la directive 2008/106/CE est modifiée comme indiqué dans l'annexe II de la présente directive.

c) Le texte de l'annexe III de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe V de la directive 2008/106/CE.

*Article 2*

**Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elle s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.

### *Article 3*

#### **Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2012. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

### *Article 4*

#### **Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

**«ANNEXE I**  
**FORMATION REQUISE AUX TERMES DE LA CONVENTION STCW ET VISÉE À**  
**L'ARTICLE 3**

**CHAPITRE I**  
**DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

1. Les règles visées dans la présente annexe sont complétées par les dispositions obligatoires contenues dans la partie A du code STCW, à l'exception du chapitre VIII, règle VIII/2.

Toute référence à une prescription dans une règle constitue également une référence à la section correspondante de la partie A du code STCW.

Les États membres veillent à ce que les gens de mer possèdent des connaissances linguistiques adéquates, telles qu'elles sont définies aux chapitres A-II/1, A-III/1, A-IV/2 et A-II/4 du code STCW, qui leur permettent d'exercer leurs fonctions spécifiques à bord d'un navire battant pavillon de l'État membre d'accueil.

La partie A du code STCW contient les normes de compétence auxquelles doivent satisfaire les candidats pour l'obtention et la revalidation des brevets et des certificats d'aptitude prévues aux termes de la convention STCW. Afin de préciser le lien qui existe entre les dispositions concernant la délivrance d'autres brevets qui figurent au chapitre VII et les dispositions des chapitres II, III et IV concernant la délivrance des brevets, les aptitudes qui sont spécifiées dans les normes de compétence sont regroupées, de manière appropriée, en sept fonctions, à savoir:

- (1) navigation;
- (2) manutention et arrimage de la cargaison;
- (3) contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord;
- (4) mécanique navale;
- (5) électrotechnique, électronique et systèmes de commande;
- (6) entretien et réparation;
- (7) radiocommunications;

les niveaux de responsabilité étant les suivants:

- (1) niveau de direction;
- (2) niveau opérationnel;
- (3) niveau d'appui.

Les fonctions et les niveaux de responsabilité sont indiqués dans les sous-titres qui précèdent les tableaux sur les normes de compétence figurant dans les chapitres II, III et IV de la partie A du code STCW.

## **CHAPITRE II CAPITAINE ET SERVICE «PONT»**

### *Règle II/1*

#### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500**

1. Tout officier chargé du quart à la passerelle servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins dans le cadre d'un programme de formation approuvé comportant une formation à bord qui satisfasse aux prescriptions de la section A-II/1 du code STCW et soit consignée dans un registre de formation approuvé, ou bien justifier d'un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins;
  - 2.3. avoir exécuté, pendant une période de six mois au moins au cours du service en mer requis, des tâches liées au quart à la passerelle sous la supervision du capitaine ou d'un officier qualifié;
  - 2.4. satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV, selon le cas, en ce qui concerne l'exécution des tâches attribuées en matière de radiocommunications conformément au règlement des radiocommunications;
  - 2.5. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/1 du code STCW; et
  - 2.6. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

### *Règle II/2*

#### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500**

Capitaine et second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000

1. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée;

- 2.1.1. de 12 mois au moins pour le brevet de second; et
- 2.1.2. de 36 mois au moins pour le brevet de capitaine; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins; et
- 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/2 du code STCW pour les capitaines et les seconds des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000.

Capitaine et second de navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000

- 1. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000 doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
- 2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. pour le brevet de second, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500;
  - 2.2. pour le brevet de capitaine, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins; et
  - 2.3. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/2 du code STCW pour les capitaines et les seconds des navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000.

### *Règle II/3*

#### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle et de capitaine de navires d'une jauge brute inférieure à 500**

Navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral

- 1. Tout officier chargé du quart à la passerelle qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.
- 2. Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude pour servir en tant que capitaine à bord des navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000.

Navires effectuant des voyages à proximité du littoral

*Officier chargé du quart à la passerelle*

- 1. Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 qui effectue des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.

2. Tout candidat au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli:
    - 2.2.1. une formation spéciale comportant un service en mer approprié d'une durée adéquate conformément aux prescriptions de l'État membre; ou
    - 2.2.2. un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins, en tant que membre du service "pont";
  - 2.3. satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV, selon le cas, en ce qui concerne l'exécution des tâches attribuées en matière de radiocommunications conformément au règlement des radiocommunications;
  - 2.4. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/3 du code STCW pour les officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral;
  - 2.5. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

#### *Capitaine*

Tout capitaine servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 qui effectue des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.

1. Tout candidat au brevet de capitaine d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit:
  - 1.1. avoir 20 ans au moins;
  - 1.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle;
  - 1.3. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/3 du code STCW pour les capitaines des navires de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral;
  - 1.4. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

#### 2. Dérogations

L'administration, si elle juge que les dimensions d'un navire et les conditions du voyage sont telles que l'application de la totalité des prescriptions de la présente règle et de la section A-II/3 du code STCW ne serait ni raisonnable ni possible dans la pratique, peut, dans la mesure appropriée, exempter le capitaine et l'officier chargé du quart à la passerelle à bord

d'un tel navire ou d'une telle catégorie de navires de certaines de ces prescriptions en tenant compte de la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

#### *Règle II/4*

### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle**

1. Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent lors du quart de fonctions non spécialisées, doit avoir obtenu le brevet approprié pour accomplir ces fonctions.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 16 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli:
    - 2.3. un service en mer approuvé comportant une formation et une expérience pendant six mois au moins; ou
    - 2.4. une formation spéciale, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, comportant un service en mer d'une durée approuvée de deux mois au moins; et
    - 2.5. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/4 du code STCW.
3. Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des points 2.2.1 et 2.2.2 doivent se rapporter aux fonctions liées au quart à la passerelle et comprendre l'exécution des tâches sous la supervision directe du capitaine, de l'officier chargé du quart à la passerelle ou d'un matelot qualifié.

#### *Règle II/5*

### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de marin qualifié Pont**

1. Tout marin qualifié Pont servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être titulaire d'un brevet approprié.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle;
  - 2.3. tout en étant qualifié pour servir en tant que matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle, avoir accompli un service en mer approuvé dans le service "pont" d'une durée:
    - 2.3.1. de 18 mois au moins, ou
    - 2.3.2. de 12 mois au moins et avoir suivi une formation approuvée; et

- 2.4. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/5 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des matelots qualifiés pour les brevets délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 avec celles spécifiées pour le certificat dans la section A-II/5 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, un État membre qui est également partie à la convention de l'Organisation internationale du travail sur les certificats de capacité de matelot qualifié de 1946 (n° 74) peut continuer de renouveler et de revalider les brevets et visas conformément aux dispositions de ladite convention.
5. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, dans le service "pont" pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive.



## **CHAPITRE III SERVICE "MACHINES"**

### *Règle III/1*

#### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart "machine" dans une chambre des machines gardée ou d'officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente du personnel**

1. Tout officier chargé du quart "machine" dans une chambre des machines gardée ou tout officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, dans le cadre d'un programme de formation approuvé comportant une formation à bord qui satisfasse aux prescriptions de la section A-III/1 du code STCW et soit attestée dans un registre de formation approuvé, ou sinon, avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins dont 30 mois au moins de service en mer au service "machines";
  - 2.3. avoir exécuté, pendant une période de six mois au moins au cours du service en mer prescrit, des tâches liées au quart "machine" sous la supervision du chef mécanicien ou d'un officier mécanicien qualifié;
  - 2.4. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence spécifiées dans la section A-III/1 du code STCW; et
  - 2.5. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

### *Règle III/2*

#### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kilowatts**

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:

- 2.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart "machine" à bord de navires de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts et avoir accompli, en cette qualité, un service en mer approuvé d'une durée:
  - 2.1.1. de 12 mois au moins en tant qu'officier mécanicien qualifié, pour le brevet de second mécanicien, et
  - 2.1.2. de 36 mois au moins, pour le brevet de chef mécanicien; toutefois, cette durée peut être ramenée à un minimum de 24 mois lorsque le candidat a effectué un service en mer d'une durée de 12 mois au moins en tant que second mécanicien; et
- 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/2 du code STCW.

*Règle III/3*

**Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 et 3 000 kilowatts**

1. Tout chef mécanicien ou tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 et 3 000 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart "machine" et:
    - 2.1.1. pour le brevet de second mécanicien, justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien adjoint ou d'officier mécanicien; et
    - 2.1.2. pour le brevet de chef mécanicien, justifier d'au moins 24 mois de service en mer approuvé, dont au moins 12 mois avec les qualifications requises pour occuper un poste de second mécanicien; et
  - 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/3 du code STCW.
3. Tout officier mécanicien qualifié pour servir en tant que second mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kilowatts peut servir en tant que chef mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive inférieure à 3 000 kilowatts, à condition que son brevet soit visé en conséquence.

*Règle III/4*

**Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou de matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente du personnel**

1. Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou tout matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente du personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent de fonctions non spécialisées, doit posséder le brevet approprié pour accomplir ces fonctions.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 16 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli:
    - 2.2.1. un service en mer approuvé comportant une formation et une expérience pendant six mois au moins; ou
    - 2.2.2. une formation spéciale, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, comportant un service en mer d'une durée approuvée de deux mois au moins; et
  - 2.3. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/4 du code STCW.
3. Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des points 2.2.1 et 2.2.2 doivent se rapporter aux fonctions liées au quart dans la chambre des machines et comprendre l'exécution des tâches effectuées sous la supervision directe d'un officier mécanicien qualifié ou d'un matelot qualifié.

Règle III/5

**Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de marin qualifié Machine dans une chambre des machines gardée ou chargé d'exécuter des tâches dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel**

1. Tout marin qualifié Machine servant à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet approprié.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou de matelot chargé d'exécuter des tâches dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel;
  - 2.3. tout en étant qualifié pour servir en tant que matelot faisant partie d'une équipe de quart "machine", avoir accompli un service en mer approuvé dans le service "machines" d'une durée:
    - 2.3.1. de 12 mois au moins, ou
    - 2.3.2. de 6 mois au moins et avoir suivi une formation approuvée; et
  - 2.4. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/5 du code STCW.

3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des marins du service "machines" pour les brevets délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 avec celles spécifiées pour le brevet dans la section A-III/5 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, dans le service "machines" pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive.

#### Règle III/6

### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier électrotechnicien**

1. Tout officier électrotechnicien servant à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, dont 6 mois au moins de service en mer, dans le cadre d'un programme de formation approuvé satisfaisant aux prescriptions de la section A-III/6 du code STCW et attesté dans un registre de formation approuvé, ou sinon, avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins, dont 30 mois au moins dans le service "machines"; et
  - 2.3. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence spécifiées dans la section A-III/6 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des officiers électrotechniciens pour les brevets délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 avec celles spécifiées pour le brevet dans la section A-III/6 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, à bord d'un navire pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive et satisfont à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/6 du code STCW.
5. Nonobstant les prescriptions des paragraphes 1 à 4 qui précèdent, une personne dûment qualifiée peut être considérée par un État membre comme apte à exercer certaines fonctions spécifiées dans la section A-III/6.

#### Règle III/7

## **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de matelot électrotechnicien**

1. Tout matelot électrotechnicien servant à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet approprié.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - (1) avoir 18 ans au moins;
  - (2) avoir accompli un service en mer approuvé durant lequel il doit avoir reçu une formation et une expérience pendant 12 mois au moins, ou
  - (3) avoir accompli une formation approuvée, comportant une période approuvée de service en mer de 6 mois au moins, ou
  - (4) posséder des qualifications qui correspondent aux compétences techniques décrites dans le tableau A-III/7 du code STCW et avoir accompli une période approuvée de service en mer de 3 mois au moins; et
  - (5) satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/7 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des matelots électrotechniciens pour les brevets délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 avec celles qui sont spécifiées pour le brevet dans la section A-III/7 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, à bord d'un navire pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive et satisfont à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/7 du code STCW.
5. Nonobstant les prescriptions des paragraphes 1 à 4 qui précèdent, une personne dûment qualifiée peut être considérée par un État membre comme apte à exercer certaines fonctions spécifiées dans la section A-III/7.

## **CHAPITRE IV RADIOCOMMUNICATIONS ET PERSONNEL CHARGÉ DES RADIOCOMMUNICATIONS**

### *Note explicative*

Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans le règlement des radiocommunications et dans la convention SOLAS 74, telle que modifiée. Les dispositions relatives à l'entretien du matériel radioélectrique sont énoncées dans la convention SOLAS 74, telle que modifiée, et dans les directives adoptées par l'Organisation maritime internationale.

### *Règle IV/1*

## Application

1. Sous réserve du point 2, les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux opérateurs des radiocommunications à bord des navires exploités dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) de la manière prescrite par la convention SOLAS 74, telle que modifiée.
2. Le personnel chargé des radiocommunications à bord des navires qui n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre IV de la convention SOLAS 74 relatives au SMDSM n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du présent chapitre. Les opérateurs des radiocommunications à bord de ces navires sont néanmoins tenus de satisfaire au règlement des radiocommunications. L'Administration doit s'assurer que les brevets appropriés exigés par le règlement des radiocommunications sont délivrés à ces opérateurs ou reconnus en ce qui les concerne.

### *Règle IV/2*

#### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM**

1. Toute personne chargée d'effectuer des tâches relatives aux radiocommunications à bord d'un navire tenu de participer au SMDSM doit être titulaire d'un brevet approprié ayant trait au SMDSM, délivré ou reconnu par l'administration conformément aux dispositions du règlement des radiocommunications.
2. En outre, tout candidat à un brevet d'aptitude en vertu de la présente règle appelé à servir à bord d'un navire qui est tenu d'être muni, en vertu de la convention SOLAS 74, telle que modifiée, d'une installation radioélectrique doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins; et
  - 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-IV/2 du code STCW.

## **CHAPITRE V FORMATION SPÉCIALE REQUISE POUR LE PERSONNEL DE CERTAINS TYPES DE NAVIRES**

### *Règle V/1-1*

#### **Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers et des matelots des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques**

1. Les officiers et les matelots chargés de tâches et de responsabilités spécifiques concernant la cargaison ou le matériel connexe à bord des pétroliers ou des navires-citernes pour produits chimiques doivent être titulaires d'un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques.
2. Tout candidat à un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques doit avoir reçu une

formation de base conformément aux dispositions de la section A-VI/1 du code STCW et doit avoir accompli:

- (1) un service en mer approuvé d'une durée de trois mois au moins à bord d'un pétrolier ou d'un navire-citerne pour produits chimiques et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-1 du code STCW; ou
  - (2) une formation de base approuvée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-1 du code STCW.
3. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne directement responsable du chargement, du déchargement, des précautions à prendre durant le transfert et la manutention des cargaisons, du nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées à la cargaison à bord des pétroliers doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers.
4. Tout candidat au certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers doit:
- (1) satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques; et
  - (2) tout en remplissant les conditions requises pour l'obtention du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques, avoir:
  - (3) accompli un service en mer approuvé d'une durée de trois mois au moins à bord d'un pétrolier, ou
    - (a) reçu une formation approuvée d'une durée d'un mois au moins à bord d'un pétrolier en qualité de surnuméraire, cette formation devant comprendre au moins trois opérations de chargement et trois opérations de déchargement et être attestée dans un registre de formation approuvé, compte tenu des recommandations énoncées dans la section B-V/1 du code STCW; et
    - (b) avoir accompli une formation avancée approuvée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/1-1 du code STCW.
5. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne directement responsable du chargement, du déchargement, des précautions à prendre durant le transfert et la manutention des cargaisons, du nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées à la cargaison à bord des navires-citernes pour produits chimiques doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques.
6. Tout candidat à un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques doit:

- (1) satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques; et
  - (2) tout en remplissant les conditions requises pour l'obtention du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques, avoir:
    - (a) accompli un service en mer approuvé d'une durée de trois mois au moins à bord d'un navire-citerne pour produits chimiques, ou
    - (b) reçu une formation approuvée d'une durée d'un mois au moins à bord d'un navire-citerne pour produits chimiques en qualité de surnuméraire, cette formation devant comprendre au moins trois opérations de chargement et trois opérations de déchargement et être attestée dans un registre de formation approuvé, compte tenu des recommandations énoncées dans la section B-V/1 du code STCW; et
  - (3) avoir accompli une formation avancée approuvée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/1-1 du code STCW.
7. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 2, 4 ou 6, selon le cas, ou à ce qu'un visa soit dûment porté sur un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude existant.

Règle V/1-2

**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers et des matelots des navires-citernes pour gaz liquéfiés**

1. Les officiers et les matelots chargés de tâches et de responsabilités spécifiques concernant la cargaison ou le matériel connexe à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés doivent être titulaires d'un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés.
2. Tout candidat à un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés doit avoir suivi une formation de base conformément aux dispositions de la section A-VI/1 du code STCW et doit avoir accompli:
  - (1) un service en mer approuvé d'une durée de trois mois au moins à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-2 du code STCW; ou
  - (2) une formation de base approuvée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-2 du code STCW.
3. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne directement responsable du chargement, du déchargement, des précautions à prendre



durant le transfert et la manutention des cargaisons, du nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées à la cargaison à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés.

4. Tout candidat à un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés doit:
  - (1) satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés; et
  - (2) tout en remplissant les conditions requises pour l'obtention du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés, avoir:
    - (a) accompli un service en mer approuvé d'une durée de trois mois au moins à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés, ou
    - (b) reçu une formation approuvée d'une durée d'un mois au moins à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés en qualité de surnuméraire, cette formation devant comprendre au moins trois opérations de chargement et trois opérations de déchargement et être attestée dans un registre de formation approuvé, compte tenu des recommandations énoncées dans la section B-V/1 du code STCW; et
  - (3) avoir accompli une formation avancée approuvée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/1-2 du code STCW.
5. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 2 ou 4, selon le cas, ou à ce qu'un visa soit dûment porté sur un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude existant.

#### *Règle V/2*

#### **Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers**

1. La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les États membres décident si ces prescriptions doivent s'appliquer au personnel servant à bord de navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux.
2. Avant d'être affectés à des tâches à bord d'un navire à passagers, les gens de mer doivent avoir reçu la formation prescrite aux paragraphes 4 à 7 ci-dessous qui correspond à leur capacité, à leurs tâches et à leurs responsabilités.
3. Les gens de mer qui sont tenus d'avoir reçu la formation prescrite aux paragraphes 4, 6 et 7 doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années.

4. Les capitaines, officiers et autre personnel désignés sur le rôle d'appel pour aider les passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent avoir reçu la formation à l'encadrement des passagers spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/2 du code STCW.
5. Le personnel assurant directement un service aux passagers dans des locaux à passagers à bord de navires à passagers doit avoir reçu la formation en matière de sécurité spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/2 du code STCW.
6. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée sur le rôle d'appel pour être responsable de la sécurité des passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent avoir reçu une formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, telle que spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/2 du code STCW.
7. Les capitaines, les seconds, les chefs mécaniciens, les seconds mécaniciens et toute personne désignée comme étant directement responsable de l'embarquement et du débarquement des passagers, du chargement, du déchargement ou du saisissage de la cargaison ou de la fermeture des ouvertures de coque à bord des navires rouliers à passagers doivent avoir suivi une formation approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque, telle que spécifiée au paragraphe 4 de la section A-V/2 du code STCW.
8. Les États membres doivent veiller à ce qu'une attestation de la formation reçue soit délivrée à toute personne qui remplit les conditions requises en vertu des dispositions de la présente règle.

## **CHAPITRE VI**

### **FONCTIONS RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL, À LA SÉCURITÉ, AUX SOINS MÉDICAUX ET À LA SURVIE**

#### *Règle VI/1*

##### **Prescriptions minimales obligatoires pour la formation de familiarisation en matière de sécurité et pour la formation et l'enseignement de base pour tous les gens de mer**

1. Les gens de mer doivent être familiarisés et recevoir une formation ou un enseignement de base conformément à la section A-VI/1 du code STCW et doivent satisfaire à la norme de compétence appropriée qui y est spécifiée.
2. Lorsque la formation de base n'est pas comprise dans les qualifications requises pour la délivrance du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi le cours de formation de base.

#### *Règle VI/2*

##### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage, des canots de secours et des canots de secours rapides**

1. Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides doit:
  - (1) avoir 18 ans au moins;
  - (2) avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou avoir suivi un cours de formation approuvé et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 6 mois au moins; et
  - (3) satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage et des canots de secours spécifiée à la section A-VI/2, paragraphes 1 à 4, du code STCW.
2. Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides doit:
  - (1) être titulaire d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides;
  - (2) avoir suivi un cours de formation approuvé; et
  - (3) satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides spécifiée à la section A-VI/2, paragraphes 7 à 10, du code STCW.

*Règle VI/3*

**Prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux techniques avancées de lutte contre les incendies**

1. Les gens de mer désignés pour diriger les opérations de lutte contre les incendies doivent avoir suivi avec succès une formation avancée aux techniques de lutte contre les incendies qui mette notamment l'accent sur l'organisation, la stratégie et le commandement, conformément aux dispositions des paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 du code STCW, et doivent satisfaire à la norme de compétence qui y est spécifiée.
2. Si la formation aux techniques avancées de lutte contre les incendies n'est pas comprise dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation aux techniques avancées de lutte contre les incendies.

*Règle VI/4*

**Prescriptions minimales obligatoires en matière de soins médicaux d'urgence et de soins médicaux**

1. Les gens de mer désignés pour dispenser des soins médicaux d'urgence à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux d'urgence à la section A-VI/4, paragraphes 1, 2 et 3, du code STCW.

2. Les gens de mer désignés pour assumer la responsabilité des soins médicaux à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux à la section A-VI/4, paragraphes 4, 5 et 6, du code STCW.
3. Si la formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux n'est pas comprise dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux.

*Règle VI/5*

**Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats d'aptitude d'agent de sûreté du navire**

1. Tout candidat au certificat d'aptitude d'agent de sûreté du navire doit :
  - (1) avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou un service en mer approprié et avoir une connaissance des opérations des navires; et
  - (2) satisfaire à la norme de compétence spécifiée aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/5 du code STCW pour la délivrance du certificat d'aptitude d'agent de sûreté du navire.
2. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré à toute personne qui remplit les conditions requises en vertu des dispositions de la présente règle.

*Règle VI/6*

**Prescriptions minimales obligatoires pour la formation et l'enseignement en matière de sûreté pour tous les gens de mer**

1. Les gens de mer doivent recevoir une formation de familiarisation en matière de sûreté et une formation ou un enseignement en matière de sensibilisation à la sûreté conformément aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/6 du code STCW et doivent satisfaire à la norme de compétence appropriée qui y est spécifiée.
2. Si la sensibilisation à la sûreté n'est pas comprise dans les qualifications requises pour la délivrance du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation de sensibilisation en matière de sûreté.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de formation ou d'enseignement en matière de sûreté qu'il exigeait des gens de mer titulaires ou pouvant attester de qualifications avant l'entrée en vigueur de la présente directive avec celles qui sont spécifiées au paragraphe 4 de la section A-VI/6 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire d'exiger que ces gens de mer actualisent leurs qualifications.

**Gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté**

4. Les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée aux paragraphes 6 à 8 de la section A-VI/6 du code STCW.

5. Si la formation à des tâches spécifiques liées à la sûreté n'est pas comprise dans les qualifications requises pour la délivrance du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation aux tâches spécifiques liées à la sûreté.
6. Chaque État membre doit comparer les normes de formation en matière de sûreté qu'il exigeait des gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté et titulaires ou pouvant attester de qualifications avant l'entrée en vigueur de la présente directive avec celles qui sont spécifiées au paragraphe 8 de la section A-VI/6 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire d'exiger que ces gens de mer actualisent leurs qualifications.

## **CHAPITRE VII AUTRES BREVETS**

### *Règle VII/1*

#### **Délivrance d'autres brevets**

1. Nonobstant les prescriptions relatives à la délivrance des brevets énoncées aux chapitres II et III, les États membres peuvent choisir de délivrer ou d'autoriser que soient délivrés des brevets autres que ceux mentionnés dans les règles de ces chapitres, pourvu que soient réunies les conditions suivantes:
  - (1) les fonctions et les niveaux de responsabilité correspondants qui sont mentionnés sur les brevets ou les visas doivent être choisis parmi ceux qui sont indiqués dans les sections A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5, et A-IV/2 du code STCW et doivent être identiques;
  - (2) les candidats doivent avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence prescrites dans les sections pertinentes du code STCW et énoncées dans la section A-VII/1 dudit code pour les fonctions et les niveaux mentionnés sur les brevets et les visas;
  - (3) les candidats doivent avoir accompli un service en mer approuvé et approprié pour l'exécution des fonctions et pour les niveaux mentionnés sur le brevet. La durée minimale du service en mer doit être équivalente à la durée du service en mer prescrite aux chapitres II et III. Toutefois, la durée minimale du service en mer ne doit pas être inférieure à celle prescrite dans la section A-VII/2 du code STCW;
  - (4) les candidats à un brevet qui sont appelés à exercer la fonction de navigation au niveau opérationnel doivent satisfaire aux prescriptions applicables du chapitre IV, selon le cas, pour exercer des tâches relatives aux radiocommunications conformément au règlement des radiocommunications; et
  - (5) les brevets sont délivrés conformément aux prescriptions de l'article 2 et aux dispositions énoncées au chapitre VII du code STCW.

2. Il ne doit pas être délivré de brevets en vertu du présent chapitre sans que l'État membre ait communiqué à la Commission les informations prescrites par la convention STCW.

*Règle VII/2*

**Délivrance des brevets aux gens de mer**

Tous les gens de mers qui exercent une fonction ou un groupe de fonctions spécifiées dans les tableaux A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 ou A-II/5 du chapitre II ou dans les tableaux A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 ou A-III/5 du chapitre III ou A-IV/2 du chapitre IV du code STCW doivent être titulaires d'un brevet d'aptitude ou d'un certificat d'aptitude, selon le cas.

*Règle VII/3*

**Principes régissant la délivrance d'autres brevets**

1. Tout État membre qui choisit de délivrer ou d'autoriser la délivrance d'autres brevets doit veiller à ce que les principes suivants soient observés:
  - (1) un système de délivrance d'autres brevets ne doit être mis en œuvre que s'il assure un degré de sécurité en mer et a des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, équivalant au moins à ceux qui sont assurés par les autres chapitres; et
  - (2) toute disposition prise pour la délivrance d'autres brevets en vertu du présent chapitre doit prévoir l'interchangeabilité de ces brevets et de ceux délivrés en vertu des autres chapitres.
2. Le principe d'interchangeabilité visé au point 1 doit garantir que:
  - (1) les gens de mer brevetés en vertu des chapitres II et/ou III et les gens de mer brevetés en vertu du chapitre VII peuvent servir à bord de navires dont l'organisation de bord est soit de type classique, soit d'un autre type; et
  - (2) les gens de mer ne sont pas formés pour une organisation de bord particulière d'une façon qui porte atteinte à l'exercice de leurs aptitudes ailleurs.
3. Tout brevet délivré en vertu des dispositions du présent chapitre doit tenir compte des principes suivants:
  - (1) la délivrance d'autres brevets ne doit pas être utilisée en soi pour:
    - (a) réduire le nombre des membres de l'équipage à bord;
    - (b) abaisser l'intégrité de la profession ou dévaloriser les compétences professionnelles des gens de mer; ou
    - (c) justifier l'attribution des tâches combinées des officiers chargés du quart à la machine et à la passerelle à un seul et même titulaire de brevet pendant un quart déterminé, quel qu'il soit; et
  - (2) la personne qui a le commandement du navire doit être désignée comme étant le capitaine; la mise en œuvre d'un système de délivrance d'autres brevets ne

doit pas porter atteinte à la position et à l'autorité légale du capitaine et des autres personnes.

4. Les principes énoncés aux points 1 et 2 doivent garantir le maintien de la compétence des officiers du service "pont" et du service "machines".»

## Annexe II

Le point 3 de l'annexe II est remplacé par le texte suivant:

«3. La Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et avec la participation éventuelle de tout État membre concerné, a confirmé, par une évaluation de cette partie pouvant comprendre l'inspection des installations et des procédures, que les prescriptions de la convention relatives aux normes de compétence, de formation et de délivrance des brevets et aux normes de qualité sont pleinement respectées.»



### Annexe III

#### «ANNEXE V TYPE D'INFORMATIONS À COMMUNIQUER À LA COMMISSION À DES FINS STATISTIQUES

1. Dans les cas où il est fait référence à la présente annexe, il convient de fournir les informations suivantes spécifiées au paragraphe 9 de la section A-I/2 du code STCW pour tous les brevets d'aptitude ou visas attestant la délivrance des brevets d'aptitude, tous les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés par d'autres pays, et tous les certificats d'aptitude délivrés à des matelots:

Brevets d'aptitude (BA) / Visas attestant la délivrance (VAD) d'un BA:

- numéro d'identification unique du marin;
- nom du marin;
- date de naissance du marin;
- nationalité du marin;
- sexe du marin;
- numéro visé du BA;
- numéro du VAD;
- capacité(s);
- date de délivrance ou date de la dernière revalidation du document;
- date d'expiration;
- état du brevet (en cours de validité, suspendu, annulé, déclaré perdu ou détruit);
- restrictions.

Visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés par d'autres pays (VAR):

- numéro d'identification unique du marin;
- nom du marin;
- date de naissance du marin;
- nationalité du marin;
- sexe du marin;
- pays délivrant le BA d'origine;
- numéro du BA d'origine;
- numéro du VAR;

- capacité(s);
- date de délivrance ou date de la dernière revalidation du document;
- date d'expiration;
- état;
- restrictions.

Certificats d'aptitude délivrés à des matelots (CA) (si disponibles):

- numéro d'identification unique du marin;
- nom du marin;
- date de naissance du marin;
- nationalité du marin;
- sexe du marin;
- numéro du CA;
- capacité(s);
- date de délivrance ou date de la dernière revalidation du document;
- date d'expiration;
- état.

2. Les éléments d'information qui sont soumis à la législation sur la protection des données peuvent être communiqués sous une forme rendue anonyme.