



N° 3744

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 mai 2016.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI *autorisant l'approbation des **amendements de Manille** à l'annexe de la **convention internationale de 1978** sur les normes de **formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille** (convention STCW) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW),*

PAR MME Odile SAUGUES

Députée

ET

ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Voir le numéro :

Sénat : **269** (2013-2014), **63**, **64** et T.A. **17** (2014-2015).

Assemblée nationale : **2349**

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 ET LES AMENDEMENTS DE 1995	7
A. LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978	7
B. LES MODIFICATIONS APPORTÉES À LA CONVENTION DEPUIS SON ADOPTION	8
II. LES AMENDEMENTS DE MANILLE	9
A. L'ADOPTION DES AMENDEMENTS DE MANILLE	9
B. OBJECTIFS ET CONTENU DES AMENDEMENTS	10
1. Chapitre I – Dispositions générales	11
2. Chapitre II – Capitaine et service Pont	11
3. Chapitre III – Services machine	12
4. Chapitre IV – Radiocommunications et opérateurs des radiocommunications	12
5. Chapitre V – Normes concernant la formation spéciale requise pour le personnel de certains types de navires	12
6. Chapitre VI – Fonctions relatives aux situations d'urgence, à la prévention des accidents du travail, à la sûreté aux soins médicaux et à la survie	13
7. Chapitre VII – Autres brevets	13
8. Chapitre VIII – Veille	13
C. L'APPLICATION PAR LA FRANCE DES AMENDEMENTS DE MANILLE	14
1. Dans le cadre du droit européen	14
2. Dans le cadre du droit national	14
3. La ratification <i>a posteriori</i> de la convention de 1978	15
CONCLUSION	17
ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LA RAPPORTEURE	19
EXAMEN EN COMMISSION	21
ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	23

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Notre commission est saisie du projet de loi autorisant l'approbation des amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW).

La convention de 1978, dite convention STCW (en anglais *Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), visait à améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin en établissant des normes de protection internationale de qualification des gens de mer. Elle tenait compte à la fois de l'internationalisation croissante du transport maritime commercial et des équipages, et du fait qu'environ 80 % des événements maritimes dommageables ont une origine humaine telle que la fatigue physique ou le manque de formation.

La convention STCW a fait l'objet de plusieurs séries de modifications, les plus importantes étant survenues par voie d'amendements en 1995. Les amendements de 1995 ont donné au texte sa forme actuelle, qui comporte la convention proprement dite et, en annexe, le code STCW qui détaille les mesures techniques d'application des principes énoncés dans la convention.

Les amendements adoptés le 25 juin 2010, sur lesquels nous sommes appelés à nous prononcer, modifient le code STCW et visent à réduire les risques humains, moderniser et adapter la réglementation aux nouvelles technologies et renforcer l'efficacité de l'administration.

I. LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 ET LES AMENDEMENTS DE 1995

A. LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978

La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, dite « convention STCW » (*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) a été adoptée le 7 juillet 1978 dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), institution spécialisée des Nations unies spécialisée dans les questions maritimes dont le siège se situe à Londres. Elle est entrée en vigueur six ans plus tard, en 1984.

La convention STCW est le premier texte fixant au niveau international les normes minimales en matière de formation, de délivrance des brevets et de veille des marins du commerce, normes qui étaient auparavant fixées par chaque État de pavillon.

La convention visait à faire face aux problèmes engendrés par la diversification et l'internationalisation croissante des marines marchandes nationales, qui entraînait à la fois un manque de formation des équipages et un « dumping social » préoccupants. Elle visait donc à « améliorer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin » en instaurant des exigences minimales en matière de qualifications, de compétences et de formation des gens de mer.

Son champ d'application se limite aux personnels des navires de mer armés au commerce et à la plaisance professionnelle, excluant ainsi les navires de guerre, les navires de pêche⁽¹⁾, les yachts de plaisance ne pratiquant aucun trafic commercial et les navires en bois de construction primitive. En 2013, le nombre de marins français concernés par ce texte s'élevait à 17 867 (dont 16 242 au commerce et 1625 à la plaisance professionnelle) embarqués sur des navires français et étrangers.

La convention est entrée en vigueur le 28 avril 1984 et a fait l'objet d'une publication au Journal Officiel par le décret n° 84-837 du 11 mai 1984. Au 31 août 2014, 158 États représentant 98,80 % du tonnage de la flotte commerciale mondiale avaient approuvé ou ratifié cette convention. Depuis son adoption, la France a régulièrement actualisé les dispositions du droit français pour tenir compte des amendements successifs ayant modifié la convention.

(1) Les marins-pêcheurs relèvent de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, fait à Londres le 7 juillet 1995, à laquelle la France souhaite adhérer.

B. LES MODIFICATIONS APPORTÉES À LA CONVENTION DEPUIS SON ADOPTION

La convention STCW a subi des modifications en 1991, 1994, 1995, 1998, 2004 et 2006. La modification la plus importante résulte des amendements adoptés à Londres en 1995 et entrés en vigueur le 1^{er} février 1997 à l'égard de toutes les parties à la convention à l'exception de la Finlande (pour laquelle l'entrée en vigueur a eu lieu le 14 décembre 1998). Ils ont fait l'objet d'une publication au Journal Officiel par le décret n° 97-754 du 2 juillet 1997.

Visant à permettre une plus grande mobilité des équipages entre navires de différents pavillons, les amendements de 1995 ont en premier lieu réorganisé le texte. Ce dernier comporte désormais des principes généraux déclinés sous forme de règles regroupées par thème dans huit chapitres, puis expliquées et détaillées dans le Code STCW nouvellement introduit. Ce dernier, divisé en une partie A contenant des normes obligatoires et une partie B contenant des recommandations, contient l'essentiel de la réglementation technique.

Les amendements de 1995 apportent à la convention des modifications importantes. Ils mettent d'abord en place l'exigence d'une formation en matière de gestion de crise et de comportement humain pour les gens de mer, ainsi que des dispositions concernant les certifications alternatives permettant aux États parties d'envisager des filières de formation polyvalentes (pont et machine), ce qui a amené la France à créer de telles formations.

Le cadre d'intervention des inspecteurs de l'État du port est également amélioré, afin que ces derniers puissent vérifier les qualifications des gens de mer et la conformité de leurs effectifs aux prescriptions de l'État du pavillon, de sorte qu'ils puissent intervenir dans les cas de carences considérées comme présentant un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Les amendements de 1995 imposent également aux parties la mise en place d'un système de contrôle de la qualité de leur dispositif de formation et de délivrance des titres. Les brevets et certificats délivrés sont désormais enregistrés sur une base de données consultable à tout moment par les inspecteurs de l'État du port afin de lutter contre la délivrance de titres frauduleux. Les titres délivrés par la France sont ainsi consultables depuis le 1^{er} février 2002 sur la base de données « Authentification des titres STCW ».

Enfin, les amendements de 1995 imposent aux États parties de communiquer à l'OMI des informations détaillées sur les mesures administratives prises pour la mise en œuvre de la convention.

Sur la forme, la convention est en grande partie réécrite et comporte désormais trois parties distinctes :

– Les dix-sept articles de la convention proprement dite, qui contiennent les dispositions habituelles des conventions internationales ;

– L’annexe technique, composé de huit articles, qui fixe principalement les prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des différentes catégories professionnelles des gens de mer ;

– Le code STCW qui reprend l’ordre des chapitres de l’annexe et comprend une partie A (Obligations) qui détaille dans des tableaux les exigences techniques décrites dans l’annexe et une partie B (Recommandations) qui contient des recommandations visant à faciliter la mise en œuvre de la convention.

Cette architecture n’est pas modifiée par les amendements de Manille qui sont soumis à votre approbation et qui portent exclusivement sur l’annexe technique et le code STCW.

II. LES AMENDEMENTS DE MANILLE

A. L’ADOPTION DES AMENDEMENTS DE MANILLE

Le 25 juin 2010, les participants à la Conférence des Parties à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, réunis à Manille, ont amendé la convention par l’adoption de deux résolutions.

Les amendements réécrivent intégralement l’annexe à la convention et le code STCW, introduisant des dispositions pour l’essentiel conformes aux attentes de la France.

Conformément à la procédure d’acceptation tacite, ces amendements sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2012 pour les parties à la convention n’ayant pas émis d’objections avant le 1^{er} juillet 2011.

Les États ayant émis des objections sont les suivants :

- La Finlande a déposé une objection le 13 juin 2011 ;
- La Nouvelle-Zélande a informé le secrétariat général de l’entrée en vigueur à son égard des amendements le 1^{er} janvier 2013 ;
- Le Danemark, l’Irlande, la Lettonie, la Lituanie, le Portugal, la Slovénie et le Royaume-Uni ont informé le secrétariat général de l’impossibilité d’une entrée en vigueur des amendements à leur égard avant le 1^{er} janvier 2013.

La France n’ayant pas émis d’objection, les amendements lui sont opposables depuis le 1^{er} janvier 2012. Conformément aux dispositions transitoires prévues par la convention, elle dispose d’un délai de cinq ans au plus, soit jusqu’au 31 décembre 2016, pour mettre le droit français en conformité avec les amendements de Manille.

La plus grande partie des dispositions concernées étant déjà prévues par le droit français, les modifications restant à introduire se limitent aux domaines suivants :

- les nouvelles définitions ;
- le contenu des formations ;
- les nouvelles formations ;
- le recyclage des certificats d’aptitude existants ;
- les nouveaux titres de formation professionnelle maritime ;
- la mise à jour des formations pour embarquer à bord des navires-citernes, des pétroliers et des navires à passagers ;
- les nouvelles modalités de prévention des addictions.

B. OBJECTIFS ET CONTENU DES AMENDEMENTS

Les amendements de Manille visent principalement les trois objectifs suivants :

– La réduction des facteurs de risques humains : la communication au sein des équipages doit être améliorée par une formation au management des équipes « pont » et « machine » ; des normes sur la consommation d’alcool et les temps de repos sont définies et des formations à la sûreté sont désormais obligatoires pour tous les marins ;

– La modernisation et l’adaptation de la réglementation aux nouvelles technologies : sont introduites la possibilité de suivre des cours par correspondance (*e-learning*) ainsi qu’une formation minimale des marins affectés au service du pont utilisant des cartes électroniques ;

– Le renforcement de l’efficacité de l’administration : certaines définitions sont précisées, par exemple sur la notion de navigation à proximité des côtes ; le contrôle des États sur la délivrance des titres est renforcé et les conditions de revalidation des titres sont simplifiées.

De façon plus détaillée, des modifications sont apportées aux règles contenues dans chacun des huit chapitres de l’annexe et reprises en détails dans les parties A (Obligations) et B (Recommandations) du code SCTW.

Elles consistent principalement à transférer des recommandations de l’ancienne partie B du code dans la nouvelle partie A, de manière à en faire des obligations.

1. Chapitre I – Dispositions générales

Ce chapitre contient principalement des dispositions générales telles que la définition des termes, le format des titres de formation professionnelle maritime, leurs modalités de délivrance et de reconnaissance, les procédures de contrôle et les normes de qualité.

La règle I/1 porte sur les définitions et clarifications. La règle I/2 *Titres et visas* précise les règles de délivrance des certificats de capacité et introduit des obligations de transmission de renseignements entre États parties et compagnies, en langue anglaise et par des moyens électroniques, sur l'état des brevets disponibles.

La règle I/3 *Principes régissant les voyages à proximité du littoral* transforme en obligations certaines recommandations. La navigation à proximité du littoral doit désormais faire l'objet d'accords bilatéraux entre les États parties.

Les États parties doivent désormais faire observer les mesures appropriées afin de prévenir la fraude et les pratiques illicites mettant en cause les titres délivrés (Règle I/5 *Dispositions nationales*).

En matière de normes médicales, la règle I/8 *Normes de qualité* étend à la délivrance des certificats médicaux le contrôle continu qui s'exerce sur les activités de formation, d'évaluation des compétences et de délivrance des titres, tandis que la règle I/9 *Normes médicales* oblige les gens de mer disposant d'un titre STCW à être titulaires d'un certificat médical valable deux ans (un an pour les mineurs). Les normes d'aptitude physiques ont également été révisées.

La règle I/11 *Revalidation des titres* permet la revalidation du titre d'un marin ayant navigué pendant trois mois au cours des six derniers mois de validité, ou douze mois au cours des cinq années précédentes. La règle I/12 *Utilisation des simulateurs* incorpore de nouvelles recommandation relative au *e-learning* et à la formation ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*, système de visualisation des cartes électroniques et d'information). Également en matière de formation, la règle I/14 *Responsabilité des compagnies* oblige ces dernières à s'assurer que les gens de mer servant sur leurs navires ont suivi une formation de remise à niveau et d'actualisation des connaissances et qu'une communication vocale efficace est assurée à bord.

Enfin, la règle I/15 *Dispositions transitoires* précise les modalités d'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions. Celle-ci a lieu le 1^{er} janvier 2012, sauf en ce qui concerne le renouvellement et la validation des titres et visas aux gens de mer ayant entamé un service en mer ou une formation avant le 1^{er} juillet 2013.

2. Chapitre II – Capitaine et service Pont

Ce chapitre introduit de nouveaux référentiels de formation pour les officiers de pont afin d'y intégrer les nouvelles exigences de formation en matière

de sécurité, d'ECDIS, de management, de gestion des ressources humaines et de sensibilisation aux risques de pollution.

Concernant les matelots, un nouveau certificat de « matelot qualifié de pont », niveau supérieur au matelot de quart à la passerelle déjà existant, a été créé.

3. Chapitre III – Services machine

Ce chapitre contient les dispositions obligatoires pour les personnels navigant machine. Les amendements créent de nouveaux référentiels de formation pour les officiers machine, avec notamment de nouvelles prescriptions obligatoires de formation à la sécurité, à l'utilisation des nouvelles technologies (cartes électroniques et ECDIS) ainsi qu'au management, à la gestion des ressources humaines et à la sensibilisation aux risques de pollution.

Il crée également trois nouveaux brevets machine (le certificat de matelot qualifié, niveau supérieur au matelot de quart à la machine ; le brevet d'officier électrotechnicien et le brevet de matelot électrotechnicien).

4. Chapitre IV – Radiocommunications et opérateurs des radiocommunications

Ce chapitre contient les dispositions spécifiques concernant les fonctions de radiocommunication à bord.

5. Chapitre V – Normes concernant la formation spéciale requise pour le personnel de certains types de navires

Ces dispositions visent à renforcer la spécialisation de certains personnels servant sur certains navires de type particulier. À cette fin, il apporte des modifications aux certificats suivants :

- Certificat de base commun pour l'équipage des pétroliers et chimiquiers ;
- Certificat de formation avancée opérations sur pétroliers ;
- Certificat de formation avancée opérations sur chimiquiers ;
- Certificat de base pour l'équipage des gaziers ;
- Certificat de formation avancée opérations sur gaziers ;

Par ailleurs, le certificat spécifique aux rouliers (« *Roll-on, roll-off* » ou « *Ro-ro* ») est fusionné avec le certificat « navire à passagers » et de nouvelles recommandations sont créées pour la formation des capitaines et officiers sur les navires ravitailleurs au large, des personnels exploitant les systèmes de

positionnement dynamiques et des capitaines et officiers sur navires exploités dans les eaux polaires.

6. Chapitre VI – Fonctions relatives aux situations d'urgence, à la prévention des accidents du travail, à la sûreté aux soins médicaux et à la survie

Dans ce chapitre, les amendements créent de nouvelles formations dans le domaine de la sûreté, assorties de l'obligation faite aux gens de mer de prouver tous les cinq ans qu'ils ont maintenu les normes de compétences requises pour exercer les fonctions et assumer les responsabilités qui leur ont été confiées.

De nouvelles formations sont ainsi créées en matière de familiarisation à la sûreté pour toutes les personnes employées à bord, incluant le signalement d'incidents tels que la piraterie, la connaissance des procédures et la participation aux mesures d'urgence liées à la sûreté. Ces formations sont dispensées par l'agent de sûreté du navire.

Une formation est créée en matière de sensibilisation à la sûreté pour tous les gens de mer. Une formation particulière est par ailleurs créée pour tous les marins chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté.

7. Chapitre VII – Autres brevets

Les amendements introduisent des dispositions relatives au nouveau certificat de navigant qualifié pont et machines.

8. Chapitre VIII – Veille

Ce chapitre traite de la veille à bord et contient des dispositions sur l'aptitude au service, la prévention de la fatigue et les addictions. Les amendements harmonisent notamment le temps de repos minimal des gens de mer de la convention STCW avec la convention internationale du travail maritime de l'Organisation internationale du Travail (OIT) de 2006, entrée en vigueur le 20 août 2013. Pour ce faire, il ajoute à la disposition actuelle, qui fixe à dix heures le repos minimal obligatoire par période de 24 heures, une durée de 77 heures de repos par période de sept jours. Ces heures de repos ne peuvent par ailleurs être séparées de plus de quatorze heures. Des exceptions sont prévues si la sécurité du navire est compromise.

En matière d'addictions, les amendements établissent un taux d'alcoolémie maximal de 0,05 % d'alcool dans le sang ou 0,25 milligrammes d'alcool dans le souffle pour le personnel lors de la veille et lors de l'exécution de tâches liées à la sûreté, la sécurité ou ayant des incidences sur l'environnement marin. Les dispositions concernant l'usage de stupéfiants figurent dans la partie B.

C. L'APPLICATION PAR LA FRANCE DES AMENDEMENTS DE MANILLE

1. Dans le cadre du droit européen

La Communauté européenne, puis l'Union européenne se sont successivement approprié les dispositions de la convention STCW.

Aujourd'hui, deux directives reprennent au niveau européen le contenu de la convention :

– la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau de formation des gens de mer ;

– la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les Etats membres et modifiant la directive 2001/25/CE. Cette directive prévoit les modalités de reconnaissance entre les titres délivrés par des États membres.

La directive européenne de 2008 reprend les dispositions de l'annexe de la convention STCW, en les adaptant aux contraintes propres de l'Union européenne (principalement en ce qui concerne la reconnaissance des titres délivrés par des États tiers) et renvoie au code STCW pour ce qui concerne le contenu des formations. Cette directive a été modifiée par la directive 2012/35/UE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer de façon à tenir compte des amendements de Manille.

2. Dans le cadre du droit national

La plus grande partie des dispositions concernées étant déjà prévues par le droit français, les modifications restant à introduire se limitent aux domaines suivants :

– la révision du contenu des formations (les nouvelles modalités de décompte du temps de service en mer pour valider des titres à la machine, les ajustements des référentiels de formation) ;

– la création de nouvelles formations (management au pont et à la machine, ECDIS, sûreté) ;

– le recyclage des certificats d'aptitude existants actuellement ;

– la création de nouveaux titres de formation professionnelle maritime (marin qualifié pont, marin qualifié machine, brevet d'officier électrotechnicien, matelot électrotechnicien) ;

– la mise à jour les formations existantes pour embarquer à bord des navires-citernes, des pétroliers et des navires à passagers) ;

- les nouvelles définitions ;
- les nouvelles modalités de prévention des addictions.

À cette fin, les textes de droit français qui devront être modifiés sont les suivants :

- le code des transports qui devra intégrer les dispositions lié aux addictions ;
- le décret n° 99-439 du 25 mai 1999 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerce et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage ;
- l'arrêté du 16 juillet 1999 relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime et au maintien des compétences professionnelles
- l'arrêté du 7 juillet 1999 relatif à la délivrance du certificat de formation de base à la sécurité ;
- l'arrêté du 5 juillet 1999 relatif à la délivrance du certificat de qualification avancée à la lutte contre l'incendie ;
- l'arrêté du 2 juillet 1999 modifié relatif à la délivrance du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que du brevet d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides ;
- l'arrêté du 8 juillet 1999 relatif à la délivrance des titres nécessaires pour le service à bord des navires-citernes ;
- les arrêtés relatifs à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime au pont et à la machine, impactés par les nouveaux cursus.

De nouveaux arrêtés devront également être pris afin de prendre en compte les exigences nouvelles de la convention.

3. La ratification *a posteriori* de la convention de 1978

En application de l'article 12 de la Convention de 1978, qui fixe les modalités d'acceptation et d'entrée en vigueur des amendements, les amendements de Manille sont considérés comme acceptés par les Parties le 1^{er} juillet 2011, sauf objection communiquée avant cette date, tandis que leur entrée en vigueur est fixée au 1er janvier 2012, sous la même réserve. La France n'ayant pas émis d'objection, les amendements sont par conséquent entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

Il en va de même pour les autres États parties au traité, à l'exception des suivants :

– la Finlande, qui a déposé une objection le 13 juin 2011 ;

– le Danemark, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, le Portugal, la Slovénie et le Royaume-Uni, qui ont informé le Secrétariat Général de leur impossibilité à pouvoir faire entrer les amendements en vigueur avant le 1^{er} janvier 2013 ;

– la Nouvelle-Zélande, qui a informé le Secrétariat Général de l'entrée en vigueur à son égard des amendements le 1^{er} janvier 2013.

L'examen des amendements de Manille par le Parlement n'est donc pas nécessaire à leur entrée en vigueur, qui a déjà eu lieu conformément à une procédure interne à la convention de 1978. L'examen de ce texte par le Parlement permet toutefois de procéder à la ratification *a posteriori* de la convention de 1978.

En effet, si cette dernière est bien entrée en vigueur le 28 avril 1984, la France ayant déposé son instrument d'approbation le 11 juillet 1980, elle n'a à l'époque fait l'objet d'aucun examen par le Parlement. Les amendements de 1995 sont quant à eux entrés en vigueur pour les États parties à la convention de 1978 n'ayant pas émis d'objection, ce qui était le cas de la France, le 1^{er} février 1997, conformément à la procédure interne d'amendement à la convention.

Or, il a été estimé à l'occasion de l'élaboration du présent projet de loi que l'adoption de la convention de 1978 aurait justifié un examen par le Parlement. Ce dernier, en autorisant l'approbation des « amendements de Manille », sera cependant réputé avoir autorisé l'approbation de la convention initiale ainsi que des amendements ultérieurs en application de la jurisprudence du Conseil d'État *Aggoun*, du 5 mars 2003 ⁽¹⁾.

(1) Assemblée, *Aggoun*, 5 mars 2003, requête n° 242860.

CONCLUSION

La convention de 1978 constitue un instrument essentiel à la prévention des événements de mer, dont l'impact humain et environnemental peut être catastrophique. Ses modifications successives lui ont permis de s'adapter aux changements intervenus dans un secteur en constante évolution.

Les demandes formulées par la France lors des négociations ont été pour l'essentiel satisfaites lors des négociations. Le principal point sensible de la conférence finale a en effet porté sur la question des temps de repos, et la solution de compromis adoptée est proche des exigences alors formulées par l'Union européenne et de la position française portée dans le groupe (transports maritimes » à Bruxelles. Les positions européennes ont également été retenues en ce qui concerne les normes médicales.

Les professionnels du secteur ont accueilli ce texte favorablement et ont manifesté le souhait que la France applique rapidement ces normes qui feront l'objet de contrôles par l'État du port. Les organisations professionnelles représentant les marins sont pour de leur côté favorables à la mise en place de nouvelles formations conformes aux amendements de Manille, qui les rendra plus facilement employable sur le marché du travail international.

Votre rapporteure vous recommande par conséquent d'adopter ce projet de loi.

ANNEXE :
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LA RAPPORTEURE

Néant

EXAMEN EN COMMISSION

La commission examine le présent projet de loi au cours de sa réunion du mercredi 11 mai 2016 à 16h30.

Après l'exposé de la rapporteure, un débat a lieu.

Mme Marylise Lebranchu, présidente. C'est un texte extrêmement important, ceux qui ont vécu certaines catastrophes maritimes le savent bien. Il conduit les armateurs de tous les pays à respecter des règles qu'ils n'ont pas mis beaucoup d'enthousiasme à appliquer jusqu'à ce jour. Après plusieurs accidents, dont l'un aux États-Unis dont vous vous souvenez sûrement, les États ont été encouragés à s'impliquer dans la conférence de Manille et à mettre en œuvre en amont certaines règles, en les faisant passer du statut de recommandations au statut d'obligations. Lors d'un procès, des marins avaient témoigné ne pas avoir pu comprendre les ordres qui leur avaient été donnés ni trouver la porte de sortie qu'il fallait utiliser. Ce sont des situations qu'il faut absolument éviter. MARPOL a imposé de mettre des *scrubbers* sur un certain nombre de bateaux, et plusieurs pays, dont la France, étaient prêts à les y aider financièrement, y compris ceux qui ne battaient pas le pavillon qu'on aurait voulu. Encore fallait-il qu'ils sachent le faire. Je termine en remerciant Odile Saugues d'avoir fait ce travail sur un texte aussi complexe.

Mme Odile Saugues. Ayant beaucoup travaillé sur les transports, je peux vous dire que les pavillons de complaisance nuisent beaucoup à la fois à la qualification des gens de mer mais aussi à leurs conditions de travail. Ils font un métier très dur, et il était important de suivre d'un peu plus près le problème des addictions. Nous voyons à quelles catastrophes écologiques cela a pu conduire. Il était donc nécessaire de faire le ménage dans ce milieu, et de lutter contre les pavillons de complaisance.

Suivant l'avis de la rapporteure, la commission *adopte* le projet de loi (n° 2349) sans modification.

ANNEXE :

TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée l'approbation des amendements de Manille à l'annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW), adoptés le 25 juin 2010, et dont le texte est annexé à la présente loi.