

COM(2020) 739 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020/2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 24 novembre 2020

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 24 novembre 2020

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 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (codification)

E 15328

Bruxelles, le 20 novembre 2020
(OR. en)

13189/20

**Dossier interinstitutionnel:
2020/0329(COD)**

**CODIF 20
CODEC 1187
MAR 150
OMI 49
MI 509
SOC 739**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	18 novembre 2020
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 739 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (codification)

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de codification de la Commission visée en objet (COM(2020) 739 final) - 2020/0329 (COD) et annexes I à V).

Les délégations sont invitées à transmettre leurs observations sur la proposition de codification pour le vendredi 18 décembre 2020 aux adresses suivantes:

Codification@consilium.europa.eu **ET** sj-codification@ec.europa.eu

L'attention des délégations est attirée sur le guide pratique sur la codification (doc. 14722/14 + COR 1).

p.j.: COM(2020) 739 final



Bruxelles, le 18.11.2020
COM(2020) 739 final

2020/0329 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (codification)

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Dans le contexte de l'Europe des citoyens, la Commission attache une grande importance à la simplification et à la clarté du droit de l'Union afin de le rendre plus lisible et plus accessible au citoyen en lui offrant ainsi des possibilités accrues de faire usage des droits spécifiques qui lui sont conférés.

Mais cet objectif ne pourra être atteint tant que subsistera un trop grand nombre de dispositions qui, ayant été modifiées à plusieurs reprises et souvent de façon substantielle, se trouvent éparpillées en partie dans l'acte originaire et en partie dans les actes modificatifs ultérieurs. Un travail de recherche et de comparaison d'un grand nombre d'actes est ainsi nécessaire pour identifier les dispositions en vigueur.

De ce fait, la clarté et la transparence du droit dépendent aussi de la codification de la réglementation souvent modifiée.

2. Le 1er avril 1987, la Commission a décidé¹ de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de leurs dispositions.
3. Les conclusions de la présidence du Conseil européen d'Édimbourg, en décembre 1992, ont confirmé ces impératifs² en soulignant l'importance de la codification qui offre une sécurité juridique quant au droit applicable à un moment donné à propos d'une question donnée.

La codification doit être effectuée dans le strict respect de la procédure normale d'adoption des actes de l'Union.

Comme aucune modification de substance ne peut être introduite dans les actes qui font l'objet de la codification, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont convenu, par un accord interinstitutionnel du 20 décembre 1994, qu'une procédure accélérée pourrait être utilisée en vue de l'adoption rapide des actes codifiés.

4. L'objet de la présente proposition est de procéder à la codification de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer³. La nouvelle directive se substituera aux divers actes qui y sont incorporés⁴; elle en préserve totalement la substance et se borne donc à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.
5. La présente proposition de codification a été élaborée sur la base d'une consolidation préalable du texte, dans 24 langues officielles, de la directive 2008/106/CE et des actes qui l'ont modifiée, effectuée, au moyen d'un système informatique, par l'Office des publications de l'Union européenne. Lorsque les articles ont été renumérotés, la

¹ COM(87) 868 PV.

² Voir l'annexe 3 de la partie A des dites conclusions.

³ Inscrite dans le programme législatif pour 2020.

⁴ Annexe IV, partie A de la présente proposition.

corrélacion entre l'ancienne et la nouvelle numérotation est exposée dans un tableau de correspondance qui figure à l'annexe V de la directive codifiée.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (codification)

(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 européen⁵,

vu l'avis du Comité des régions⁶,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

↓ 2008/106/CE considérant 1
(adapté)

- (1) La directive [☒](#) 2008/106/CE [☒](#) du Parlement européen et du Conseil⁷ a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle⁸. [☒](#) Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive. [☒](#)
-

↓ (UE) 2019/1159 considérant 1

- (2) Afin de maintenir un niveau élevé de sécurité maritime et de prévention de la pollution marine, et de viser à le rehausser, il est essentiel de maintenir, voire d'améliorer le niveau des connaissances et des compétences des gens de mer de l'Union en

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

⁷ Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33).

⁸ Voir annexe IV, partie A.

améliorant la formation maritime et la délivrance des titres en conformité avec les règles internationales et les avancées technologiques, ainsi que de prendre de nouvelles mesures pour renforcer la base de compétences maritimes européennes.

↓ (UE) 2019/1159 considérant 2
(adapté)

- (3) La formation des gens de mer et la délivrance de titres à ces derniers sont régies, au niveau international, par la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de l'Organisation maritime internationale (OMI), (ci-après dénommée «convention STCW»), qui a fait l'objet d'une révision majeure ☒ lors d'une conférence des parties à la convention STCW qui s'est tenue à Manille ☒ en 2010 ☒ (ci-après dénommés «amendements de Manille») ☒. ☒ D'autres amendements ☒ à la convention STCW ont été adoptés en 2015 ☒ et ☒ en 2016.
-

↓ (UE) 2019/1159 considérant 3
(adapté)

- ~~(4)~~ ☒ La présente ☒ directive intègre la convention STCW dans le droit de l'Union. Tous les États membres étant parties à la convention STCW, l'harmonisation avec la convention STCW de la réglementation de l'Union en matière de formation des gens de mer et de délivrance de titres à ces derniers permettra une mise en œuvre cohérente de leurs engagements internationaux.
-

↓ 2012/35/UE considérant 13
(adapté)

- (5) Le secteur du transport maritime de l'Union jouit d'un savoir-faire de haute qualité dans le domaine maritime, ce qui contribue à asseoir sa compétitivité. La qualité de la formation des gens de mer est importante pour la compétitivité de ce secteur et pour attirer les citoyens de l'Union, en particulier les jeunes, vers les métiers de la mer.
-

↓ 2008/106/CE considérant 8

- (6) Les États membres peuvent fixer des normes plus élevées que les normes minimales fixées par la convention STCW et la présente directive.
-

↓ 2008/106/CE considérant 9

- (7) Les règles de la convention STCW figurant en annexe à la présente directive devraient être complétées par les dispositions obligatoires contenues dans la partie A du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW). La partie B du code STCW contient des recommandations d'orientations destinées à aider les parties à la convention STCW et les personnes concernées par la mise en œuvre, l'application et l'exécution de ces mesures à donner plein effet à la convention d'une manière uniforme.

↓ (UE) 2019/1159 considérant 5

- (8) L'un des objectifs de la composante maritime de la politique commune des transports est de faciliter la circulation des gens de mer au sein de l'Union. Cette circulation contribue, entre autres, à rendre le secteur du transport maritime de l'Union attrayant pour les générations futures, évitant ainsi une situation dans laquelle le pôle européen d'activité maritime serait confronté à une pénurie de personnel compétent possédant un éventail approprié d'aptitudes et de compétences. La reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres est essentielle pour faciliter la libre circulation des gens de mer. Eu égard au droit à une bonne administration, les décisions des États membres concernant l'acceptation des certificats d'aptitude délivrés aux gens de mer par d'autres États membres aux fins de la délivrance de brevets d'aptitude nationaux devraient être fondées sur des motifs qui peuvent être vérifiés par les gens de mer concernés.

↓ 2012/35/UE considérant 5
(adapté)

- (9) Une formation des gens de mer devrait porter sur la théorie et la pratique de manière que les gens de mer aient les qualifications nécessaires pour respecter les normes de sécurité et de sûreté et soient en mesure de réagir en cas de danger et en situation d'urgence.

↓ 2008/106/CE considérant 11
(adapté)

- (10) Les États membres devraient adopter et faire appliquer des mesures spécifiques de prévention et de sanction des pratiques frauduleuses liées aux brevets d'aptitude ☒ ou aux certificats d'aptitude ☒ et poursuivre leurs efforts au sein de l'OMI afin d'obtenir au niveau mondial des accords rigoureux et applicables pour lutter contre ces pratiques.

↓ 2012/35/UE considérant 6

- (11) Des normes de qualité et des systèmes de normes de qualité devraient être mis au point et appliqués en tenant compte, le cas échéant, de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009⁹ ainsi que des mesures adoptées par les États membres dans ce domaine.

↓ 2008/106/CE considérant 10
(adapté)

- (12) Pour améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution en mer, des dispositions relatives aux périodes minimales de repos du personnel de veille devraient être prévues par la présente directive, conformément à la convention STCW. Ces

⁹ Recommandation du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relative à l'établissement d'un cadre européen de référence pour l'assurance de la qualité dans l'enseignement et la formation professionnels (JO C 155 du 8.7.2009, p. 1).

dispositions devraient être appliquées sans préjudice des dispositions de la directive 1999/63/CE du Conseil¹⁰.

↓ 2012/35/UE considérant 7
(adapté)

~~(13)~~ Les partenaires sociaux européens sont convenus de périodes minimales de repos applicables aux gens de mer et la directive 1999/63/CE a été adoptée afin de mettre en œuvre cet accord. Cette directive ménage également la possibilité d'autoriser des dérogations relatives aux périodes minimales de repos des gens de mer. La possibilité d'accorder des dérogations devrait cependant être limitée en termes de durée maximale, de fréquence et de portée. Les amendements de Manille avaient pour objectif, 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, le but étant de prévenir la fatigue. ☒ Par conséquent, la présente directive devrait refléter les amendements de Manille d'une manière qui préserve la cohérence avec la directive 1999/63/CE. ☒

↓ 2008/106/CE considérant 12
(adapté)

(14) Afin de renforcer la sécurité maritime et de prévenir les pertes de vies humaines et la pollution marine, il convient ☒ d'assurer ☒ la communication entre les membres de l'équipage des navires naviguant dans les eaux ☒ de l'Union ☒.

↓ 2008/106/CE considérant 13

(15) À bord des navires pour passagers, le personnel désigné sur le rôle d'équipage pour aider les passagers en cas de situation d'urgence devrait être en mesure de communiquer avec ceux-ci.

↓ 2008/106/CE considérant 14

(16) L'équipage servant à bord des navires-citernes transportant des produits nocifs ou polluants devrait être capable d'agir avec efficacité pour prévenir les accidents et pour faire face aux situations d'urgence. Il est primordial d'établir, entre le capitaine, les officiers et les matelots, une chaîne de communication adéquate répondant aux exigences de la présente directive.

↓ 2008/106/CE considérant 15
(adapté)

(17) Il est essentiel de veiller à ce que les gens de mer titulaires de ☒ titres ☒ délivrés par des pays tiers et servant à bord de navires ☒ de l'Union ☒ aient un niveau de

¹⁰ 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 (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) (JO L 167 du 2.7.1999, p. 33).

qualification équivalent à celui qui est requis par la convention STCW. La présente directive devrait définir des procédures et des critères communs, fondés sur les normes de formation et de délivrance des ☒ titres ☒ arrêtées dans le cadre de la convention STCW, pour la reconnaissance par les États membres des ☒ titres des gens de mer ☒ délivrés par des pays tiers.

↓ 2008/106/CE considérant 16

- (18) Dans l'intérêt de la sécurité en mer, les États membres ne devraient reconnaître les qualifications prouvant le niveau requis de formation que lorsqu'elles sont délivrées par des parties ou au nom de parties à la convention STCW dont le comité de sécurité maritime de l'OMI a établi qu'elles ont appliqué et continuent à appliquer pleinement les normes fixées par la convention. En attendant que ledit comité ait pu procéder à cette vérification, une procédure de reconnaissance préliminaire des brevets est nécessaire.
-

↓ (UE) 2019/1159 considérant 6
(adapté)

- (19) La ☒ présente ☒ directive prévoit également un système centralisé pour la reconnaissance des titres des gens de mer délivrés par des pays tiers. Afin d'utiliser efficacement les ressources humaines et financières disponibles, la procédure de reconnaissance des pays tiers devrait reposer sur une analyse de la nécessité de cette reconnaissance, comprenant notamment une indication du nombre estimé de capitaines, d'officiers et d'opérateur des radiocommunications originaires de ces pays qui sont susceptibles de travailler à bord de navires battant pavillon d'États membres. Cette analyse devrait être soumise pour examen au Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS).
-

↓ (UE) 2019/1159 considérant 8

- (20) Afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent et afin de limiter les distorsions de concurrence sur le marché intérieur, il convient de déterminer si ces pays tiers ont ratifié la convention du travail maritime de 2006, dans la perspective de leur reconnaissance future.
-

↓ (UE) 2019/1159 considérant 9
(adapté)

- (21) Afin ☒ d'assurer ☒ l'efficacité du mécanisme centralisé de reconnaissance ☒ des titres des gens de mer délivrés par ☒ des pays tiers, une réévaluation des pays tiers dont est originaire un faible nombre de gens de mer employés dans les navires battant pavillon d'États membres devrait être réalisée selon une périodicité ☒ de ☒ dix ans. Toutefois, la prolongation du délai pour la réévaluation du système de ces pays tiers devrait être combinée avec des critères de priorité tenant compte des préoccupations en matière de sécurité et préserver un équilibre entre le besoin d'efficacité et un mécanisme de sauvegarde efficace en cas de détérioration de la qualité de la formation des gens de mer dans les pays tiers en question.

↓ 2008/106/CE considérant 17

- (22) Il y a lieu d'organiser, le cas échéant, l'inspection des établissements de formation maritime, des programmes et des cours de formation. Il convient donc de fixer les critères d'une telle inspection.
-

↓ 2008/106/CE considérant 19

- (23) L'Agence européenne pour la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil¹¹ devrait assister la Commission pour vérifier que les États membres se conforment aux exigences énoncées par la présente directive.
-

↓ (UE) 2019/1159 considérant 10
(adapté)

- (24) Les informations sur les gens de mer originaires de pays tiers sont maintenant disponibles au niveau de l'Union grâce à la communication, par les États membres, des informations pertinentes figurant dans leurs registres nationaux concernant les titres et visas délivrés. Ces informations devraient être utilisées à des fins statistiques et d'élaboration de politiques, en particulier dans le but d'améliorer l'efficacité du système centralisé de reconnaissance des titres des gens de mer délivrés par des pays tiers. Sur la base des informations communiquées par les États membres, la reconnaissance des pays tiers qui n'ont pas fourni de gens de mer à des navires battant pavillon d'États membres pendant une période d'au moins huit ans devrait faire l'objet d'un réexamen. Le processus de réexamen devrait prévoir la possibilité de maintenir ou de retirer la reconnaissance du pays tiers concerné. En outre, les informations communiquées par les États membres devraient également être utilisées pour établir des priorités concernant la réévaluation des pays tiers reconnus.
-

↓ 2008/106/CE considérant 20
(adapté)

- (25) Les États membres, en leur qualité d'autorités portuaires, sont tenus de renforcer la sécurité et de favoriser la prévention de la pollution dans les eaux de l'Union en inspectant en priorité les navires qui battent pavillon d'un pays tiers n'ayant pas ratifié la convention STCW, veillant ainsi à ce que les navires battant pavillon d'un pays tiers ne jouissent pas d'un traitement plus favorable.
-

↓ (UE) 2019/1159 considérant 13
(adapté)

- (26) Les dispositions relatives à la reconnaissance des qualifications professionnelles figurant dans la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil¹² ne s'appliquaient pas en ce qui concerne la reconnaissance des titres des gens de

¹¹ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

¹² Directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles (JO L 255 du 30.9.2005, p. 22).

mer relevant de la directive 2008/106/CE. La directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil¹³ ☒ régissait ☒ la reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres. Cependant, les définitions des titres des gens de mer figurant dans la directive 2005/45/CE ☒ étaient ☒ devenues obsolètes suite aux modifications apportées en 2010 à la convention STCW. Dès lors, il convient de ☒ régler la ☒ reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres ☒ de manière à ☒ tenir compte des modifications des règles internationales. Par ailleurs, les certificats médicaux délivrés aux gens de mer sous l'autorité des États membres devraient également être pris en compte dans le mécanisme de reconnaissance mutuelle. Afin d'éviter toute ambiguïté et tout risque d'incohérence entre la directive 2005/45/CE et ☒ la présente directive ☒, il convient que la reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer soit régie uniquement par la ☒ présente ☒ directive. En outre, afin de réduire la charge administrative des États membres, il convient de mettre en place un système électronique des qualifications présentées par les gens de mer une fois que les modifications correspondantes de la convention STCW auront été adoptées.

↓ (UE) 2019/1159 considérant 14
(adapté)

- (27) La numérisation des données s'inscrit naturellement dans le cadre des avancées technologiques en ce qui concerne la collecte et la communication des données afin de contribuer à réduire les coûts et à faire une utilisation efficace des ressources humaines. La Commission devrait envisager des mesures pour améliorer l'efficacité du contrôle par l'État du port, y compris, entre autres, une évaluation de la faisabilité et de la valeur ajoutée de la mise en place et de la gestion d'une base de données centrale de titres des gens de mer, qui serait liée à la base de données des inspections visée à l'article 24 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁴, à laquelle tous les États membres ☒ seraient ☒ reliés. Cette base de données centrale devrait contenir toutes les informations énoncées à l'annexe III de la ☒ présente ☒ directive sur les brevets d'aptitude et les visas attestant la reconnaissance des certificats d'aptitude délivrés conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de la convention STCW.

↓ (UE) 2019/1159 considérant 11
(adapté)

- (28) Afin de tenir compte des évolutions au niveau international et d'assurer en temps utile l'adaptation des règles de l'Union à ces évolutions, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'intégration des modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW par une mise à jour des exigences techniques en matière de formation des gens de mer et de délivrance de titres à ces derniers et en alignant toutes les dispositions pertinentes de la ☒ présente ☒ directive en ce qui concerne les titres électroniques pour les gens de mer. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations

¹³ 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 États membres et modifiant la directive 2001/25/CE (JO L 255 du 30.9.2005, p. 160).

¹⁴ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»¹⁵. En particulier, pour assurer leur égale participation à l'élaboration des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

↓ (UE) 2019/1159 considérant 12
(adapté)

- (29) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive concernant la reconnaissance des pays tiers, ainsi qu'en ce qui concerne les données statistiques relatives aux gens de mer devant être fournies par les États membres à la Commission, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁶.
-

↓ 2012/35/UE considérant 21
(adapté)

- (30) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'alignement des règles de l'Union sur les règles internationales en matière de formation des gens de mer et de délivrance de titres à ces derniers, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison des dimensions ou des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
-

↓ 2008/106/CE considérant 26
(adapté)

- (31) La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe IV, partie B,

¹⁵ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

¹⁶ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «capitaine»: la personne ayant le commandement d'un navire;
- 2) «officier»: un membre de l'équipage, autre que le capitaine, nommé à cette fonction conformément aux dispositions législatives ou réglementaires nationales ou, à défaut, par convention collective ou selon la coutume;
- 3) «officier de pont»: un officier qualifié conformément aux dispositions de l'annexe I, chapitre II;
- 4) «second»: l'officier dont le rang vient immédiatement après celui de capitaine et à qui incombe le commandement du navire en cas d'incapacité du capitaine;
- 5) «officier mécanicien»: un officier qualifié conformément aux dispositions de l'annexe I, chapitre III;
- 6) «chef mécanicien»: l'officier mécanicien principal, responsable de la propulsion mécanique ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire;
- 7) «second mécanicien»: l'officier mécanicien dont le rang vient immédiatement après celui de chef mécanicien et à qui incombe la responsabilité de la propulsion mécanique ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire en cas d'incapacité du chef mécanicien;
- 8) «officier mécanicien adjoint»: une personne qui suit une formation pour devenir officier mécanicien et qui est nommée à cette fonction conformément aux dispositions législatives ou réglementaires nationales;
- 9) «opérateur des radiocommunications»: une personne titulaire d'un certificat approprié délivré ou reconnu par les autorités compétentes conformément aux dispositions du règlement des radiocommunications;
- 10) «matelot ou mécanicien»: un membre de l'équipage du navire autre que le capitaine ou un officier;
- 11) «navire de mer»: un navire autre que ceux qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent les règlements portuaires;
- 12) «navire battant pavillon d'un État membre»: un navire immatriculé dans un État membre et battant pavillon de cet État membre conformément à sa législation; les

navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des navires battant pavillon d'un pays tiers;

- 13) «voyages à proximité du littoral»: les voyages effectués au voisinage d'un État membre, tels qu'ils sont définis par cet État membre;
- 14) «puissance propulsive»: la puissance maximale de sortie nominale, continue et totale de tout l'appareil propulsif du navire, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel;
- 15) «pétrolier»: un navire construit et utilisé pour le transport de pétrole et de produits pétroliers en vrac;
- 16) «navire-citerne pour produits chimiques»: un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil IBC), dans sa version actualisée;
- 17) «navire-citerne pour gaz liquéfiés»: un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits énumérés au chapitre 19 du recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (recueil IGC), dans sa version actualisée;

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 1 a) (adapté)

- 18) «règlement des radiocommunications»: le règlement des radiocommunications annexe, ou considéré comme annexé, à la convention internationale des télécommunications, telle que modifiée;
- 19) «navire à passagers»: un navire tel que défini dans la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS 74) de l'Organisation maritime internationale (OMI) , telle que modifiée;

↓ 2008/106/CE (adapté)

- 20) «navire de pêche»: un navire utilisé pour la capture de poissons ou d'autres ressources vivantes de la mer;
- 21) «convention STCW»: la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (1978) de l'OMI , telle qu'elle s'applique aux questions concernées, compte tenu des dispositions transitoires de l'article VII et de la règle I/15 de la convention et comprenant, selon le cas, les dispositions applicables du code STCW, l'ensemble de ces dispositions étant appliquées dans leur version actualisée;
- 22) «tâches relatives aux radiocommunications»: les tâches comprenant notamment, selon le cas, la veille, l'entretien ou les réparations techniques, conformément au règlement des radiocommunications, à la convention SOLAS 74 et, à la

discrétion de chaque État membre, aux recommandations pertinentes de l'OMI, dans leur version actualisée;

- 23) «navire roulier à passagers»: un navire à passagers qui est doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis dans la convention SOLAS 74, dans sa version actualisée;

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 1 b)
(adapté)

- 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 des parties à la convention STCW de 1995, dans sa version mise à jour;

↓ 2008/106/CE

- 25) «fonction»: un groupe de tâches et de responsabilités, telles que précisées dans le code STCW, nécessaires à l'exploitation du navire, à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la protection du milieu marin;

- 26) «compagnie»: le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées à la compagnie par la présente directive;

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 1 d)

- 27) «service en mer»: un service effectué à bord d'un navire en rapport avec la délivrance ou la prorogation d'un brevet d'aptitude, d'un certificat d'aptitude ou d'une autre qualification;

↓ 2008/106/CE

- 28) «approuvé»: approuvé par un État membre conformément à la présente directive;

- 29) «pays tiers»: pays qui n'est pas un État membre;

- 30) «mois»: un mois civil ou trente jours constitués de périodes de moins d'un mois;

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 1 e)
(adapté)

- 31) «opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM»: une personne qualifiée conformément au chapitre IV de l'annexe I;

- 32) «code ISPS»: le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la conférence des gouvernements contractants à la convention SOLAS 74, dans sa version mise à jour;

- 33) «agent de sûreté du navire»: la personne à bord d'un 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;
- 34) «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 SOLAS 74, dans sa version modifiée, et dans le code ISPS;
- 35) «brevet d'aptitude»: un titre délivré et visé à l'intention des capitaines, officiers et opérateurs des radiocommunications dans le cadre du SMDSM conformément aux chapitres II, III, IV , V 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;
- 36) «certificat d'aptitude»: un titre autre qu'un brevet d'aptitude délivré à un marin attestant qu'il satisfait aux prescriptions pertinentes de la présente directive relatives à la formation, aux compétences et au service en mer;
- 37) «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;
- 38) «officier électrotechnicien»: un officier qualifié conformément au chapitre III de l'annexe I;
- 39) «marin qualifié Pont»: un matelot ayant les qualifications requises conformément aux dispositions du chapitre II de l'annexe I;
- 40) «marin qualifié Machine»: un matelot ayant les qualifications requises conformément au chapitre III de l'annexe I;
- 41) «matelot électrotechnicien»: un matelot ayant les qualifications requises conformément au chapitre III de l'annexe I;

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt. 1
(adapté)

- 42) «État membre d'accueil»: tout État membre dans lequel les gens de mer demandent l'acceptation ou la reconnaissance de leurs brevets d'aptitude, certificats d'aptitude ou attestations;
- 43) «recueil IGF»: le recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 II-1/2.29;
- 44) «recueil sur la navigation polaire»: le recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 XIV/1.1;

- 45) «eaux polaires»: les eaux de l'Arctique et/ou de l'Antarctique, telles qu'elles sont définies dans les règles SOLAS 74 XIV/1.2, XIV/1.3 et XIV/1.4.
-

↓ 2008/106/CE

Article 2

Champ d'application

↓ 2019/1159 Art. 1, pt. 2 a)

1. La présente directive s'applique aux gens de mer mentionnés dans la présente directive, servant à bord des navires conçus pour la navigation en mer et battant pavillon d'un État membre, à l'exception:

↓ 2008/106/CE

- a) des navires de guerre, des navires d'appoint de la marine de guerre ou autres navires appartenant à un État membre ou exploités par un État membre et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales;
 - b) des navires de pêche;
 - c) des yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;
 - d) des navires en bois de construction primitive.
-

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt. 2 b)

2. L'article 6 s'applique aux gens de mer titulaires d'un titre délivré par un État membre, indépendamment de leur nationalité.

↓ 2008/106/CE (adapté)

Article 3

Formation et délivrance du titre

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 2

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 de titres au sens de l'article 1^{er}, points 35) et 36), et/ou d'une attestation au sens de l'article 1^{er}, point 37).

↓ 2008/106/CE (adapté)

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les membres de l'équipage tenus d'être titulaires d'un titre conformément à la règle III/10.4 de la convention SOLAS 74 soient formés et soient en possession d'un ☒ titre ☒ conformément à la présente directive.

↓ 2008/106/CE

Article 4

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 4 a)

Brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et visas

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 4 b)

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

↓ 2008/106/CE
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt. 28

2. Les →₁ titres ← des capitaines, des officiers et des opérateurs des radiocommunications sont visés par les États membres selon les prescriptions du présent article.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 4 c)

3. Les brevets d'aptitude et les certificats d'aptitude sont délivrés conformément à la règle I/2, paragraphe 3, de l'annexe de la convention STCW.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 4 d)

4. Les brevets d'aptitude 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.

↓ 2008/106/CE (adapté)
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt. 28

5. Les États membres peuvent, en ce qui concerne les opérateurs des radiocommunications:

- a) inclure, dans l'examen pour la délivrance d'un ☒ titre ☒ conforme au règlement des radiocommunications, les connaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes; ou
- b) délivrer un ☒ titre ☒ distinct, indiquant que le titulaire possède les connaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes.

6. À la discrétion d'un État membre, les visas peuvent être incorporés dans le modèle des →₁ titres ← délivrés, ainsi qu'il est prévu dans la section A-I/2 du code STCW. Si tel est le cas, le modèle utilisé est conforme à celui figurant dans la section A-I/2, paragraphe 1. Sinon, le modèle des visas utilisé est conforme à celui figurant dans ladite section, paragraphe 2. Les visas sont délivrés conformément à l'article VI, paragraphe 2, de la convention STCW.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 4 e)

Les visas attestant la délivrance d'un brevet d'aptitude et les visas attestant la délivrance d'un certificat d'aptitude aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I ne sont délivrés que si toutes les exigences de la convention STCW et de la présente directive ont été satisfaites.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt. 4 f)

7. Un État membre qui reconnaît un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe de la convention STCW en vertu de la procédure prévue à l'article 20, paragraphe 2, de la présente directive 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.

8. Les visas mentionnés aux paragraphes 6 et 7:

- 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 d'aptitude qui peuvent avoir le même numéro que le brevet d'aptitude en question, sous réserve que ce numéro soit unique;
 - d) expirent chacun dès que le brevet d'aptitude visé ou le certificat d'aptitude visé délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe de la convention STCW 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.
-

↓ 2008/106/CE

→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

9. La capacité dans laquelle le titulaire d'un →₁ titre ← est autorisé à servir à bord est précisée sur le modèle de visa en des termes identiques à ceux qui sont utilisés dans les prescriptions applicables de l'État membre concernant les effectifs de sécurité.

10. Les États membres peuvent utiliser un modèle qui diffère de celui figurant dans la section A-I/2 du code STCW; toutefois, le modèle utilisé doit fournir, au minimum, les renseignements prescrits qui doivent être inscrits en caractères romains et en chiffres arabes, compte tenu des variations permises en vertu de la section A-I/2.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 3 a)

11. Sous réserve de l'article 20, paragraphe 7, l'original de tout titre prescrit par la présente directive se trouve à bord du navire sur lequel sert le titulaire, sous format papier ou électronique, dont l'authenticité et la validité peuvent être vérifiées dans le cadre de la procédure prévue au paragraphe 13, point b), du présent article.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 4 g)
(adapté)

12. Les candidats à la délivrance de titres prouvent de manière satisfaisante:

- a) leur identité;
- b) qu'ils ont au moins l'âge prescrit par les règles figurant à l'annexe I pour l'obtention du brevet d'aptitude ou du certificat d'aptitude demandé;
- c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale spécifiées dans la section A-I/9 du code STCW;
- d) 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 d'aptitude ou du certificat d'aptitude demandé;
- e) 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 d'aptitude.

Le présent paragraphe ne s'applique pas à la reconnaissance de visas effectuée au titre de la règle I/10 de la convention STCW.

13. Les États membres s'engagent:

- a) à tenir un ou des registres de tous les brevets d'aptitude et certificats d'aptitude et visas de capitaine et d'officier et, le cas échéant, de matelot, 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 des brevets d'aptitude, 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 d'aptitude et/ou certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et aux officiers conformément aux dispositions des règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I produits par les gens de mer en vue de leur reconnaissance, au titre de la règle I/10 de la convention STCW, ou afin d'obtenir un emploi à bord d'un navire;

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 3 b)

14. Lorsque des modifications pertinentes de la convention STCW et de la partie A du code STCW en ce qui concerne les titres électroniques des gens de mer entrent en vigueur, la

Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 30 pour modifier la présente directive en alignant toutes les dispositions concernées sur ces modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW, afin de numériser les titres et visas des gens de mer.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 4

Article 5

Informations adressées à la Commission

Aux fins de l'application de l'article 21, paragraphe 8, et de l'article 22, paragraphe 2, et aux seules fins de leur utilisation par les États membres et la Commission dans l'élaboration des politiques et à des fins statistiques, les États membres transmettent à la Commission, sur une base annuelle, les informations énumérées à l'annexe III de la présente directive concernant les brevets d'aptitude et les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude. Ils peuvent également fournir, à titre volontaire, les informations figurant sur les certificats d'aptitude délivrés aux matelots conformément aux chapitres II, III et VII de l'annexe de la convention STCW, telles que les informations indiquées à l'annexe III de la présente directive.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 5

Article 6

Reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres

1. Chaque État membre accepte les certificats d'aptitude et les pièces justificatives délivrés par un autre État membre, ou sous son autorité, sous format papier ou électronique, aux fins d'autoriser des gens de mer à servir à bord de navires battant son pavillon.
2. Chaque État membre reconnaît les brevets d'aptitude délivrés par un autre État membre ou les certificats d'aptitude délivrés par un autre État membre aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I de la présente directive en visant ces titres pour en attester la reconnaissance. Le visa attestant la reconnaissance est limité aux capacités, fonctions et niveaux d'aptitude spécifiés sur le document visé. Le visa n'est délivré que si toutes les prescriptions de la convention STCW ont été respectées, conformément à la règle I/2, paragraphe 7, de la convention STCW. Le modèle de visa utilisé est conforme à la section A-I/2, paragraphe 3, du code STCW.
3. Chaque État membre accepte, aux fins de permettre aux gens de mer de servir à bord de navires battant son pavillon, les certificats médicaux délivrés sous l'autorité d'un autre État membre conformément à l'article 12.
4. Les États membres d'accueil veillent à ce que les décisions visées aux paragraphes 1, 2 et 3 soient prises dans un délai raisonnable. En outre, les États membres d'accueil garantissent aux gens de mer des voies de recours contre tout refus de viser ou d'accepter un titre valide ou contre l'absence de réponse, conformément à la législation et aux procédures nationales, et

veillent à ce que les gens de mer reçoivent des conseils et une assistance appropriée concernant ces recours, conformément à la législation et aux procédures nationales.

5. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, les autorités compétentes d'un État membre d'accueil peuvent imposer d'autres restrictions aux capacités, fonctions et niveaux de compétence ou d'aptitude pour les voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont visés à l'article 8, ou exiger d'autres titres délivrés conformément à la règle VII/1 de l'annexe I.

6. Sans préjudice du paragraphe 2, un État membre d'accueil peut, si besoin est, autoriser des gens de mer à servir à bord d'un navire battant son pavillon, pour une période ne dépassant pas trois mois, s'ils sont titulaires d'un titre approprié et valide délivré et visé par un autre État membre, mais non encore visé pour reconnaissance par l'État membre d'accueil concerné.

Un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise aux autorités compétentes doit pouvoir être fourni.

7. L'État membre d'accueil est tenu de s'assurer que les gens de mer sollicitant la reconnaissance de titres en vue d'exercer des fonctions de direction possèdent une connaissance appropriée de la législation maritime dudit État membre applicable aux fonctions qu'ils sont autorisés à exercer.

↓ 2008/106/CE → ₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28
--

Article 7

Formation requise

La formation exigée en application de l'article 3 est dispensée sous une forme qui permet d'acquérir les connaissances théoriques et les aptitudes pratiques prévues par l'annexe I, notamment en ce qui concerne l'utilisation d'équipements de sauvetage et de lutte contre l'incendie, et qui a été agréée par l'autorité ou l'instance compétente désignée par chaque État membre.

Article 8

Principes régissant les voyages à proximité du littoral

1. En définissant les voyages à proximité du littoral, les États membres n'imposent pas aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre le pavillon d'un autre État membre ou d'une autre partie à la convention STCW et effectuant de tels voyages des prescriptions en matière de formation, d'expérience ou de →₁ titres ← plus rigoureuses que celles qu'ils imposent aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre leur propre pavillon. En aucun cas, les États membres n'imposent aux gens de mer servant à bord de navires battant le pavillon d'un autre État membre ou d'une autre partie à la convention STCW des prescriptions plus rigoureuses que les prescriptions de la présente directive qui s'appliquent aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 6 a)

2. 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 de 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 à la fois les détails des zones d'exploitation en question et les autres dispositions pertinentes.

↓ 2008/106/CE
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

3. S'agissant des navires autorisés à battre le pavillon d'un État membre qui effectuent régulièrement des voyages à proximité du littoral d'un autre État membre ou d'une autre partie à la convention STCW, l'État membre dont le navire est autorisé à battre le pavillon impose aux gens de mer servant à bord de ces navires des prescriptions en matière de formation, d'expérience et de →₁ titres ← au moins équivalentes à celles qui sont imposées par l'État membre ou la partie à la convention STCW au large des côtes duquel le navire effectue les voyages, à condition qu'elles ne soient pas plus rigoureuses que les prescriptions de la présente directive qui sont applicables aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral. Les gens de mer servant à bord d'un navire dont le parcours va au-delà de ce qui est défini comme un voyage à proximité du littoral par un État membre, et qui entre dans des eaux qui ne sont pas visées par cette définition, doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes de la présente directive.

4. Un État membre peut faire bénéficier un navire qui est autorisé à battre son pavillon des dispositions de la présente directive relatives aux voyages à proximité du littoral lorsqu'il effectue régulièrement, au large des côtes d'un État non partie à la convention STCW, des voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont définis par l'État membre.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 6 b)

5. Les brevets d'aptitude 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.

6. 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 4.

↓ 2008/106/CE

7. En prenant une décision concernant la définition des voyages à proximité du littoral et les normes d'enseignement et de formation requises dans ce domaine, conformément aux paragraphes 1, 3 et 4, les États membres communiquent à la Commission les détails des dispositions adoptées.

Article 9

Prévention de la fraude et autres pratiques illégales

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 7

1. Les États membres adoptent et font appliquer les mesures appropriées pour prévenir la fraude et autres pratiques illégales concernant les titres et visas délivrés et prévoient des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives.

↓ 2008/106/CE
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

2. Les États membres désignent les autorités nationales compétentes pour détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales et échanger des informations avec les autorités compétentes d'autres États membres et des pays tiers concernant la délivrance de →₁ titres ← aux gens de mer.

Les États membres informent immédiatement les autres États membres et la Commission des coordonnées de ces autorités nationales compétentes.

Les États membres informent également sans délai tout pays tiers avec lequel ils ont passé un accord conformément à la règle I/10, paragraphe 1.2, de la convention STCW des coordonnées de ces autorités nationales compétentes.

3. À la demande de l'État membre d'accueil, les autorités compétentes d'un autre État membre sont tenues de fournir une confirmation ou une infirmation écrite de l'authenticité des →₁ titres ← des gens de mer, des visas correspondants ou de tout autre titre de formation, délivrés dans cet autre État membre.

Article 10

Sanctions pénales ou disciplinaires

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 8 a)

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 d'aptitude et de certificats d'aptitude ou de visas délivrés par cet État membre dans l'exécution des tâches

liées à ces brevets d'aptitude ou à ces certificats d'aptitude, ainsi que pour révoquer, suspendre et annuler ces brevets d'aptitude et ces certificats d'aptitude pour une telle raison et pour prévenir la fraude.

2. Les États membres adoptent et font appliquer les mesures nécessaires pour prévenir la fraude et autres pratiques illégales concernant les brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et visas délivrés.

↓ 2008/106/CE
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 8 b)
→₂ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

3. →₁ Des sanctions pénales ou disciplinaires sont prévues et appliquées lorsque: ←

- a) une compagnie ou un capitaine a engagé une personne non titulaire d'un →₂ titre ← prescrit par la présente directive;
- b) un capitaine a autorisé qu'une personne non titulaire du →₂ titre ← prescrit ou d'une dispense valide ou n'ayant pas le document exigé à l'article 20, paragraphe 7, exerce une fonction ou serve dans une capacité que la présente directive exige de confier à une personne titulaire d'un →₂ titre ← approprié; ou
- c) une personne a obtenu par fraude ou par fausses pièces un engagement pour exercer une fonction ou servir dans une capacité que la présente directive exige de confier à une personne titulaire d'un →₂ titre ← ou d'une dispense.

4. Les États membres dans la juridiction desquels se trouve toute compagnie ou toute personne dont on a de bonnes raisons de penser qu'elle a été responsable ou a eu connaissance d'un non-respect apparent de la présente directive visé au paragraphe 3 offrent leur coopération à tout État membre ou à toute autre partie à la convention STCW qui les avise de son intention d'intenter une procédure sous leur juridiction.

Article 11

Normes de qualité

1. Les États membres s'assurent que:

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 9 a)

- a) toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance de titres, 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, conformément à la section A-I/8 du code STCW;

- b) lorsque des entités ou des organismes gouvernementaux s'acquittent de ces activités, il existe un système de normes de qualité conformément à la section A-I/8 du code STCW;
- 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;

↓ 2008/106/CE (adapté)
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

- d) le champ d'application des normes de qualité couvre l'administration du système de délivrance des →₁ titres ←, tous les cours et programmes de formation, les examens et évaluations effectués par l'État membre ou sous son autorité ainsi que les qualifications et l'expérience que doivent posséder les instructeurs et les évaluateurs, compte tenu des principes, des systèmes, des contrôles et des examens internes de l'assurance de la qualité qui ont été arrêtés afin de garantir la réalisation des objectifs fixés.

Les objectifs et les normes de qualité connexes visés au premier alinéa, point c), peuvent être précisés séparément pour les différents cours et programmes de formation et couvrent l'administration du système de délivrance des ☒ titres ☒.

2. Les États membres s'assurent également qu'une évaluation indépendante des activités d'acquisition et d'évaluation des connaissances, de la compréhension, des aptitudes et de la compétence, ainsi que de l'administration du système de délivrance des →₁ titres ←, est effectuée à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, par des personnes qualifiées qui ne se livrent pas elles-mêmes aux activités en question en vue de vérifier que:

- a) toutes les mesures de contrôle et de surveillance au niveau interne et les mesures complémentaires sont conformes aux méthodes prévues et aux procédures documentées et qu'elles permettent d'atteindre efficacement les objectifs définis;
- b) les résultats de chaque évaluation indépendante sont accompagnés de documents justificatifs et portés à l'attention des responsables du domaine évalué;
- c) des mesures sont prises rapidement en vue de remédier aux carences;

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 9 b)

- d) toutes les dispositions applicables de la convention et du code STCW, ainsi que leurs modifications, sont couvertes par le système de normes de qualité. Les États membres peuvent également inclure dans ce système les autres dispositions applicables de la présente directive.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 9 c)

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.

Article 12

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 au présent article et à la section A-I/9 du code STCW, en tenant compte, le cas échéant, de la section B-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 à la section A-I/9 du code STCW.
3. Les gens de mer titulaires d'un brevet d'aptitude ou d'un certificat d'aptitude délivré en vertu des dispositions de la convention STWC qui servent en mer possèdent également un certificat médical en cours de validité délivré conformément au présent article et à la section A-I/9 du code STCW.
4. Les candidats à la délivrance d'un certificat médical doivent:
 - a) avoir 16 ans au moins;
 - b) prouver leur identité de manière satisfaisante;
 - 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, la règle I/9 de l'annexe de la convention STCW s'applique.
7. Dans des situations d'urgence, un État membre peut autoriser qu'un marin travaille sans certificat médical en cours de validité. Dans lesdites situations, la règle I/9 de l'annexe de la convention STCW s'applique.

↓ 2008/106/CE

Article 13

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 11 a)

Revalidation des brevets d'aptitude et des certificats d'aptitude

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 6 a)
(adapté)

1. Pour pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, tout capitaine, tout officier et tout opérateur des radiocommunications qui est titulaire d'un titre délivré ou reconnu en vertu de tout chapitre de l'annexe I, autre que la règle V/3 du chapitre V ou le chapitre VI, et qui sert en mer ou a l'intention de reprendre du service en mer après une période à terre, est tenu, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans:

- a) de satisfaire aux normes d'aptitude physique prescrites par l'article 12;
 - b) de prouver le maintien de sa compétence professionnelle conformément à la section A-I/11 du code STCW.
-

↓ 2008/106/CE

2. Pour continuer de servir en mer à bord de navires pour lesquels une formation spéciale a été prescrite à l'échelle internationale, tout capitaine, tout officier et tout opérateur des radiocommunications doit suivre avec succès la formation pertinente approuvée.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 11 b)
(adapté)

3. Tout capitaine ☒ ou ☒ 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.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 6 b)

4. Tout capitaine ou officier doit, pour continuer de servir en mer à bord de navires exploités dans les eaux polaires, satisfaire aux exigences du paragraphe 1 du présent article et doit, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, justifier du maintien de sa compétence professionnelle pour les navires exploités dans les eaux polaires conformément à la section A-I/11, paragraphe 4, du code STCW.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 6 c)

5. Chaque État membre compare les normes de compétence qu'il exigeait des candidats aux brevets et/ou aux certificats d'aptitude délivrés jusqu'au 1^{er} janvier 2017 à celles qui sont précisées dans la partie A du code STCW pour l'obtention du brevet et/ou du certificat d'aptitude concerné et détermine s'il est nécessaire d'exiger que les titulaires de ces brevets et/ou certificats d'aptitude reçoivent une formation appropriée pour la remise à niveau et l'actualisation de leurs connaissances ou que leurs compétences soient évaluées.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 6 d)

6. Chaque État membre compare les normes de compétence qu'il exigeait des personnes servant à bord de navires propulsés au gaz avant le 1^{er} janvier 2017 avec les normes de compétence figurant dans la section A-V/3 du code STCW et détermine s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces personnes actualisent leurs qualifications.

↓ 2008/106/CE

7. Chaque État membre assure ou encourage, en consultation avec les intéressés, la mise au point d'un ensemble de cours de remise à niveau et d'actualisation des connaissances, tels que prévus dans la section A-I/11 du code STCW.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 11 d)

8. 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, tout en respectant l'article 15, paragraphe 3, point b), et l'article 19.

↓ 2008/106/CE
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28
(adapté)

Article 14

Utilisation de simulateurs

Les normes de fonctionnement et autres dispositions de la section A-I/12 du code STCW ainsi que les autres prescriptions de la partie A du code STCW concernant tout →₁ titre ← pertinent doivent être observées pour ce qui est:

- a) de toute la formation obligatoire sur simulateur;
- b) de toute évaluation de la compétence prescrite par la partie A du code STCW qui se fait sur simulateur;

- c) de toute démonstration faite sur simulateur pour prouver le maintien des compétences prescrites par la partie A du code STCW.

Article 15

Responsabilité des compagnies

1. Conformément aux paragraphes 2 et 3, les États membres tiennent les compagnies responsables de l'affectation des gens de mer à un service à bord de leurs navires, conformément à la présente directive, et exigent que chaque compagnie s'assure que:

- a) tous les gens de mer affectés à l'un quelconque de ses navires sont titulaires d'un ➔₁ titre ◀ approprié, conformément aux dispositions de la présente directive et aux dispositions arrêtées par l'État membre;
- b) ses navires sont dotés d'effectifs satisfaisant aux prescriptions applicables de l'État membre concernant les effectifs de sécurité;
- c) les documents et les renseignements concernant tous les gens de mer employés à bord de ses navires sont tenus à jour et aisément disponibles et qu'ils comprennent, sans toutefois s'y limiter, des documents et des renseignements sur l'expérience de ces gens de mer, leur formation, leur aptitude physique et leur compétence pour l'exercice des tâches qui leur ont été assignées;
- d) les gens de mer qu'elle affecte à l'un quelconque de ses navires sont familiarisés avec leurs tâches spécifiques et avec les dispositifs, les installations, le matériel, les procédures et les caractéristiques du navire se rapportant aux tâches qui leur incombent à titre régulier ou en cas d'urgence;
- e) les effectifs du navire peuvent efficacement coordonner leurs activités en cas d'urgence et dans l'exercice de fonctions essentielles pour la sécurité ou pour la prévention ou l'atténuation de la pollution;

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 13 a)

- 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, comme le prévoit la convention STCW;
- g) une communication vocale efficace est assurée à tout moment à bord de ses navires, conformément au chapitre V, règle 14, paragraphes 3 et 4, de la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée.

↓ 2008/106/CE (adapté)

2. Les compagnies, les capitaines et les membres de l'équipage sont individuellement tenus de s'assurer que toutes les obligations énoncées dans le présent article sont pleinement remplies et que toute autre mesure nécessaire est prise pour que chaque membre d'équipage puisse contribuer en toute connaissance de cause à la sécurité de l'exploitation du navire.

3. La compagnie fournit au capitaine de chaque navire auquel s'applique la présente directive des consignes écrites décrivant les politiques et les procédures à suivre pour s'assurer que tous les gens de mer nouvellement employés à bord d'un navire ont la possibilité de se familiariser avec le matériel de bord, les procédures d'exploitation et autres dispositions nécessaires à la bonne exécution de leurs tâches, avant de se voir confier ces tâches. Ces politiques et procédures comprennent:

- a) l'octroi à tous les gens de mer nouvellement employés d'un délai raisonnable leur permettant de se familiariser avec:
 - i) le matériel spécifique qu'ils utiliseront ou exploiteront;
 - ii) les procédures et dispositions spécifiques au navire en matière de veille, de sécurité, de protection de l'environnement et d'urgence qu'ils doivent connaître pour la bonne exécution des tâches qui leur sont assignées; et
- b) la désignation d'un membre de l'équipage expérimenté qui sera chargé de veiller à ce que tous les gens de mer nouvellement employés aient la possibilité de recevoir les renseignements essentiels dans une langue qu'ils comprennent.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 13 b

4. Les compagnies veillent à ce que le capitaine, les officiers et les 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.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 14

Article 16

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 du personnel 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 13;
- 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 la toxicomanie et l'abus d'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 n'est pas inférieure à:

- a) dix heures par période de vingt-quatre heures; et
- b) soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

5. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne dépasse pas quatorze 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 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 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 et conformément à la directive 1999/63/CE, les États membres peuvent, au moyen de dispositions législatives ou réglementaires nationales ou d'une procédure à la disposition de l'autorité compétente, autoriser ou enregistrer des conventions collectives prévoyant des

dérogations relatives aux heures de repos prévues au paragraphe 4, point b), et au paragraphe 5 du présent article, sous réserve que la période de repos ne soit pas inférieure à soixante-dix heures par période de sept jours et respecte les limites fixées aux paragraphes 12 et 13 du présent article. Ces dérogations sont, dans la mesure du possible, conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée. Elles tiennent compte, dans la mesure du possible, des recommandations concernant la prévention de la fatigue qui sont énoncées dans la section B-VIII/1 du code STCW. Il n'est pas permis de déroger aux périodes minimales de repos prévues au paragraphe 4, point a), du présent article.

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 périodes minimales de repos prévues par période de vingt-quatre heures au paragraphe 4, point a), ne peuvent être scindées en plus de trois périodes de repos, dont l'une d'une durée minimale de six 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 quatorze heures. Les dérogations ne se prolongent pas au-delà de deux périodes de vingt-quatre heures par période de sept jours.

14. En vue de prévenir l'abus d'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.

↓ 2008/106/CE
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

Article 17

Dispense

1. Dans des circonstances d'extrême nécessité, les autorités compétentes peuvent, si elles estiment qu'il n'en découle aucun danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, délivrer une dispense afin de permettre à un marin donné de servir à bord d'un navire donné pendant une période déterminée ne dépassant pas six mois dans des fonctions pour lesquelles il ne détient pas le →₁ titre ← approprié, à condition d'être convaincues que le titulaire de la dispense possède des qualifications suffisantes pour occuper le poste vacant d'une manière offrant toute sécurité; la dispense n'est toutefois accordée pour le poste d'opérateur radioélectricien que dans les circonstances prévues par les dispositions pertinentes des règlements des radiocommunications. La dispense n'est pas accordée pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien, sauf en cas de force majeure, sa durée étant alors aussi courte que possible.

2. Toute dispense accordée pour un poste ne doit l'être qu'à une personne possédant le →₁ titre ← requis pour occuper le poste immédiatement inférieur. Lorsque aucun →₁ titre ← n'est requis pour le poste inférieur, une dispense peut être accordée à une personne dont les qualifications et l'expérience sont, de l'avis des autorités compétentes, d'un niveau équivalant nettement à celui qui est requis pour le poste à pourvoir, à condition que cette personne, si elle ne détient pas de →₁ titre ← approprié, soit tenue de passer avec succès un test accepté par les autorités compétentes pour démontrer qu'une telle dispense peut lui être accordée en toute sécurité. En outre, les autorités compétentes s'assurent que le poste en question sera occupé dès que possible par une personne titulaire d'un →₁ titre ← approprié.

Article 18

Responsabilités des États membres en matière de formation et d'évaluation

1. Les États membres désignent la ou les autorités ou instances habilitées:

- a) à dispenser la formation visée à l'article 3;
- b) à organiser et/ou à superviser les examens éventuellement requis;

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 15

c) délivrer les titres visés à l'article 4;

↓ 2008/106/CE (adapté) → ₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

d) à accorder les dispenses prévues à l'article 17.

2. Les États membres s'assurent de ce qui suit:

- a) la formation et l'évaluation des gens de mer sont:
 - i) structurées conformément à des programmes écrits, y compris les méthodes et moyens d'exécution, les procédures et le matériel pédagogique nécessaires pour atteindre la norme de compétence prescrite;
 - ii) effectuées, contrôlées, évaluées et encadrées par des personnes possédant les qualifications prescrites aux points d), e) et f);
- b) les personnes qui dispensent une formation ou effectuent une évaluation en cours d'emploi à bord d'un navire ne le font que lorsque cette formation ou évaluation n'a pas d'effet préjudiciable sur l'exploitation normale du navire et lorsqu'elles peuvent consacrer leur temps et leur attention à cette formation ou évaluation;
- c) les instructeurs, les superviseurs et les évaluateurs possèdent des qualifications en rapport avec les types et les niveaux particuliers de formation ou d'évaluation des compétences des gens de mer à bord ou à terre;

- d) toute personne qui dispense, à bord ou à terre, une formation en cours d'emploi à des gens de mer qui est destinée à leur permettre d'acquérir les qualifications requises pour l'obtention d'un →₁ titre ← en vertu de la présente directive:
- i) a une vue d'ensemble du programme de formation et comprend les objectifs spécifiques en matière de formation du type particulier de formation dispensée;
 - ii) possède les qualifications requises pour la tâche faisant l'objet de la formation dispensée;
 - iii) si elle dispense une formation à l'aide d'un simulateur:
 - a reçu toutes les indications pédagogiques appropriées concernant l'utilisation de simulateurs, et
 - a acquis une expérience opérationnelle pratique du type particulier de simulateur utilisé;
- e) toute personne responsable de la supervision de la formation en cours d'emploi des gens de mer destinée à leur permettre d'acquérir les qualifications requises pour l'obtention d'un →₁ titre ← a une compréhension totale du programme de formation et des objectifs spécifiques de chaque type de formation dispensée;
- f) toute personne qui procède, à bord ou à terre, à l'évaluation des compétences en cours d'emploi des gens de mer afin de déterminer s'ils possèdent les qualifications requises pour l'obtention d'un →₁ titre ← en vertu de la présente directive:
- i) a un niveau approprié de connaissance et de compréhension des compétences à évaluer;
 - ii) possède les qualifications requises pour la tâche faisant l'objet de l'évaluation;
 - iii) a reçu des indications appropriées quant aux méthodes et aux pratiques d'évaluation;
 - iv) a acquis une expérience pratique de l'évaluation;
 - v) dans le cas d'une évaluation nécessitant l'utilisation de simulateurs, a une expérience pratique de l'évaluation en rapport avec le type particulier de simulateur utilisé, qu'elle a acquise sous la supervision d'un évaluateur expérimenté et qui a été jugée satisfaisante par ce dernier;
- g) lorsqu'un État membre reconnaît une formation, un établissement de formation ou une qualification accordée par un établissement de formation, dans le cadre de ses prescriptions relatives à la délivrance d'un →₁ titre ←, le champ d'application des normes de qualité énoncées à l'article 11 couvre les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluateurs. Ces qualifications, cette expérience et l'application des normes de qualité comprennent une formation appropriée à la pédagogie ainsi qu'aux méthodes et aux pratiques de formation et d'évaluation et satisfont à toutes les prescriptions applicables des points d), e) et f) ☒ du présent paragraphe ☒.

Communication à bord

Les États membres veillent à ce que:

- a) sans préjudice des dispositions des points b) et d), à bord de tout navire battant pavillon d'un État membre, des moyens existent permettant, à tout moment, une bonne communication orale entre tous les membres de l'équipage du navire en matière de sécurité et assurant notamment que les messages et instructions sont reçus à temps et correctement compris;
- b) à bord de tout navire à passagers battant pavillon d'un État membre et à bord de tout navire à passagers en provenance et/ou à destination d'un port d'un État membre, une langue de travail commune soit établie et consignée dans le journal de bord du navire afin d'assurer l'efficacité de l'intervention de l'équipage pour les questions de sécurité;

la compagnie ou le capitaine, selon le cas, fixe la langue de travail appropriée; chaque marin est tenu de comprendre cette langue et, le cas échéant, de donner des ordres et des consignes et de faire rapport dans cette langue;

si la langue de travail n'est pas une langue officielle de l'État membre, tous les plans et listes qui doivent être affichés comportent une traduction dans la langue de travail;

- c) à bord des navires à passagers, le personnel désigné sur le rôle d'équipage pour aider les passagers en cas de situation d'urgence soit aisément identifiable et qu'il ait, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission, un ensemble approprié de critères parmi les critères suivants devant être retenu à cet effet:
 - i) la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un itinéraire donné;
 - ii) la probabilité que l'aptitude de ce personnel à utiliser des notions élémentaires de langue anglaise pour les instructions de base lui permette de communiquer avec les passagers en difficulté, que le passager et le membre de l'équipage concernés possèdent ou non une langue en commun;
 - iii) l'éventuelle nécessité de communiquer, au cours d'une situation d'urgence, par d'autres moyens (tels que démonstration, langage gestuel, indication des endroits où figurent les instructions, des lieux de rassemblement, de l'emplacement des équipements de sauvetage ou des issues de secours), lorsque les communications verbales ne sont pas possibles;
 - iv) la mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été fournies aux passagers dans leurs langues maternelles;
 - v) les langues dans lesquelles les consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou en cas d'exercice pour communiquer des instructions de première importance aux passagers et faciliter la tâche des membres d'équipage chargés d'aider les passagers;

- d) à bord des pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques et des navires-citernes pour gaz liquéfiés battant pavillon d'un État membre, le capitaine, les officiers et les matelots soient capables de communiquer entre eux dans une ou plusieurs langues de travail communes;
- e) des moyens de communication adéquats existent entre le navire et les autorités à terre; ces communications ont lieu conformément au chapitre V, règle 14, paragraphe 4, de la convention SOLAS 74;
- f) lorsqu'ils procèdent au contrôle par l'État du port conformément à la directive 2009/16/CE, les États membres s'assurent également que les navires battant pavillon d'un pays tiers se conforment au présent article.

Article 20

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 16 a)

Reconnaissance des brevets d'aptitude et des certificats d'aptitude

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 16 b)
(adapté)

1. Les gens de mer qui ne sont pas titulaires des brevets d'aptitude délivrés par les États membres ou des certificats d'aptitude délivrés par les États membres aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de la convention STCW peuvent être autorisés à servir à bord des navires battant pavillon d'un État membre, à condition qu'il ait été décidé de reconnaître leur brevet d'aptitude ou leur certificat d'aptitude conformément à la procédure prévue aux paragraphes 2 à 6 du présent article.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 7

2. Un État membre qui a l'intention de reconnaître, par visa, les brevets d'aptitude ou les certificats d'aptitude visés au paragraphe 1 du présent article délivrés par un pays tiers à un capitaine, à un officier ou à un opérateur des radiocommunications pour le service à bord des navires battant son pavillon présente à la Commission une demande de reconnaissance de ce pays tiers, accompagnée d'une analyse préliminaire du respect, par le pays tiers, des prescriptions de la convention STCW en recueillant les informations visées à l'annexe II de la présente directive. Dans cette analyse préliminaire, l'État membre fournit, à l'appui de sa demande, des informations supplémentaires sur les motifs de la reconnaissance du pays tiers.

À la suite de l'introduction d'une telle demande par un État membre, la Commission traite sans retard ladite demande et prend une décision, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2, sur l'ouverture de l'évaluation du système de formation et de délivrance de titres dans le pays tiers dans un délai raisonnable et en tenant dûment compte du délai fixé au paragraphe 3 du présent article.

Lorsqu'une décision favorable à l'ouverture de l'évaluation a été adoptée, la Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et avec la participation éventuelle de l'État membre qui soumet la demande, ainsi que de tout autre État membre intéressé, recueille les informations visées à l'annexe II de la présente directive et évalue les systèmes de

formation et de délivrance de titres du pays tiers pour lequel la demande de reconnaissance a été introduite, afin de vérifier que le pays concerné satisfait à toutes les exigences de la convention STCW, et que les mesures appropriées pour prévenir la fraude en matière de titres ont été prises, et vérifie si le pays concerné a ratifié la convention du travail maritime de 2006.

3. Lorsque, à l'issue de l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, la Commission conclut qu'il est satisfait à l'ensemble de ces exigences, elle adopte des actes d'exécution reprenant sa décision de reconnaissance d'un pays tiers. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de l'introduction, par un État membre, de la demande visée au paragraphe 2 du présent article.

Dans le cas où le pays tiers concerné doit mettre en œuvre des mesures correctives importantes, notamment modifier sa législation ou son système d'enseignement, de formation et de délivrance des titres, pour satisfaire aux prescriptions de la convention STCW, les actes d'exécution visés au premier alinéa du présent paragraphe sont adoptés dans un délai de trente-six mois à compter de l'introduction, par un État membre, de la demande visée au paragraphe 2 du présent article.

L'État membre présentant cette demande peut décider de reconnaître le pays tiers sur une base unilatérale jusqu'à ce qu'un acte d'exécution soit adopté en vertu du présent paragraphe. Dans le cas d'une telle reconnaissance unilatérale, l'État membre communique à la Commission le nombre de visas attestant la reconnaissance émis par le pays tiers pour les brevets d'aptitude et les certificats d'aptitude visés au paragraphe 1 jusqu'à ce que l'acte d'exécution relatif à la reconnaissance de ce pays tiers soit adopté.

↓ 2008/106/CE (adapté)
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

4. Un État membre peut décider, en ce qui concerne les navires battant son pavillon, de viser les →₁ titres ← délivrés par les pays tiers reconnus par la Commission en tenant compte des dispositions contenues dans l'annexe II, points 4 et 5.

5. Les reconnaissances des →₁ titres ← délivrés par des pays tiers reconnus publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*, série C, avant le 14 juin 2005 demeurent valables.

Ces reconnaissances peuvent être utilisées par tous les États membres, sauf si la Commission les a révoquées par la suite en vertu de l'article 21.

6. La Commission établit une liste des pays tiers qui ont été reconnus et la tient à jour. Cette liste est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*, série C.

7. Nonobstant l'article 4, paragraphe 7, un État membre peut, si les circonstances l'exigent, autoriser des gens de mer à servir à bord d'un navire battant son pavillon dans une capacité autre que celle d'officier radioélectricien ou d'opérateur des radiocommunications, sous réserve des dispositions du règlement des radiocommunications, pour une période ne dépassant pas trois mois, s'ils sont titulaires d'un →₁ titre ← approprié et valide qu'un pays tiers a délivré et visé de la manière prescrite mais qui n'a pas encore été visé pour reconnaissance par l'État membre concerné en vue de le rendre approprié pour les services à bord des navires battant son pavillon.

Un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise aux autorités compétentes doit pouvoir être fourni.

Article 21

Non-respect des prescriptions de la convention STCW

1. Nonobstant les critères définis à l'annexe II, lorsqu'un État membre considère qu'un pays tiers reconnu ne se conforme plus aux prescriptions de la convention STCW, il en informe sans délai la Commission, en indiquant ses raisons.

La Commission saisit immédiatement le comité visé à l'article 31, paragraphe 1.

2. Nonobstant les critères définis à l'annexe II, lorsque la Commission considère qu'un pays tiers reconnu ne se conforme plus aux prescriptions de la convention STCW, elle en informe sans délai les États membres, en indiquant ses raisons.

La Commission saisit immédiatement le comité visé à l'article 31, paragraphe 1.

3. Lorsqu'un État membre a l'intention de révoquer les visas de tous les →₁ titres ← délivrés par un pays tiers, il informe immédiatement la Commission et les autres États membres de son intention, en indiquant les raisons qui la justifient.

4. La Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, réévalue la reconnaissance du pays tiers concerné afin de déterminer si ce pays ☒ tiers ☒ a négligé de se conformer aux prescriptions de la convention STCW.

5. Lorsqu'il existe des indications qu'un établissement de formation maritime particulier ne se conforme plus aux prescriptions de la convention STCW, la Commission notifie au pays ☒ tiers ☒ concerné que la reconnaissance des →₁ titres ← de ce pays ☒ tiers ☒ est révoquée dans un délai de deux mois, à moins que des mesures ne soient prises pour assurer le respect de toutes les prescriptions de la convention STCW.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 17

6. La décision de révoquer la reconnaissance est prise par la Commission. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2. Les États membres concernés prennent les mesures qui s'imposent pour mettre en œuvre la décision.

↓ 2008/106/CE
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

7. Les visas attestant la reconnaissance des →₁ titres ← qui sont délivrés conformément à l'article 4, paragraphe 7, avant la date à laquelle la décision de révocation de la reconnaissance du pays tiers est prise, demeurent valables. Les gens de mer titulaires de tels visas ne peuvent toutefois prétendre à un visa leur reconnaissant une qualification plus élevée, sauf si cette revalorisation est fondée uniquement sur une expérience supplémentaire de service en mer.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 8
(adapté)

8. Dans le cas où aucun visa attestant la reconnaissance n'est émis par un État membre pour des brevets d'aptitude ou des certificats d'aptitude visés à l'article 20, paragraphe 1, délivrés par un pays tiers au cours d'une période de plus de huit ans, la reconnaissance des titres de ce pays ☒ tiers ☒ fait l'objet d'un réexamen. La Commission adopte des actes d'exécution reprenant sa décision faisant suite à ce réexamen. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2, après information des États membres ainsi que du pays tiers concerné au moins six mois à l'avance.

↓ 2008/106/CE

Article 22

Réévaluation

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 9
(adapté)

1. Les pays tiers qui ont été reconnus conformément à la procédure visée à l'article 20, paragraphe 3, premier alinéa, y compris ceux mentionnés à l'article 20, paragraphe 6, font l'objet d'une réévaluation régulière, et au plus tard dix ans après la dernière évaluation, par la Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, afin de vérifier si le pays concerné respecte les critères ☒ pertinents ☒ énoncés à l'annexe II et si les mesures appropriées pour prévenir la fraude en matière de délivrance de titres ont été prises.

2. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, procède à la réévaluation des pays tiers sur le fondement de critères de priorité. Ces critères de priorité sont notamment les suivants:

- a) les données fournies par le contrôle par l'État du port effectué conformément à l'article 24;
- b) le nombre de visas attestant la reconnaissance de brevets d'aptitude, ou de certificats d'aptitude délivrés conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de la convention STCW, délivrés par le pays tiers;
- c) le nombre d'établissements d'enseignement et de formation maritimes agréés par le pays tiers;
- d) le nombre de programmes de formation et de perfectionnement professionnels des gens de mer approuvés par le pays tiers;
- e) la date de la dernière évaluation du pays tiers effectuée par la Commission et le nombre de carences dans les processus essentiels relevées lors de cette évaluation;
- f) toute modification significative du système de formation maritime et de délivrance des titres du pays tiers;

- g) le nombre total de gens de mer auxquels le pays tiers a délivré un titre et servant à bord de navires battant pavillon d'un État membre, ainsi que leur niveau de formation et de qualification;
- h) si elles sont disponibles, les informations concernant les normes d'éducation et de formation dans le pays tiers fournies par les autorités concernées ou d'autres parties prenantes.

En cas de non-conformité d'un pays tiers avec les prescriptions de la convention STCW conformément à l'article 21 de la présente directive, la réévaluation de ce pays tiers est prioritaire par rapport aux autres pays tiers.

↓ 2008/106/CE

3. La Commission transmet aux États membres un rapport sur les résultats de l'évaluation.

Article 23

Contrôle par l'État du port

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 18
(adapté)

1. Les navires, quel que soit leur pavillon, à l'exception de ceux ☒ exclus par ☒ l'article 2, sont soumis, lorsqu'ils sont dans un port d'un État membre, au contrôle par l'État du port effectué par des agents dûment autorisés par cet État membre afin de vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet d'aptitude et/ou d'un certificat d'aptitude et/ou d'une attestation conformément à la convention STCW possèdent un tel brevet d'aptitude ou une dispense valide et/ou un certificat d'aptitude et/ou une attestation.

↓ 2008/106/CE

2. Lorsqu'ils procèdent au contrôle par l'État du port au titre de la présente directive, les États membres s'assurent que toutes les dispositions et procédures pertinentes fixées dans la directive 2009/16/CE sont appliquées.

Article 24

Procédures de contrôle par l'État du port

1. Sans préjudice des dispositions de la directive 2009/16/CE, le contrôle par l'État du port au titre de l'article 23 se limite aux dispositions suivantes:

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 19

a) vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet d'aptitude et/ou d'un certificat d'aptitude conformément à la convention STCW possèdent un brevet d'aptitude approprié ou une dispense valide, et/ou un

certificat d'aptitude, ou fournissent un document prouvant qu'une demande de visa attestant la reconnaissance d'un brevet d'aptitude a été soumise aux autorités de l'État du pavillon;

↓ 2008/106/CE
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

- b) vérifier que les effectifs et les →₁ titres ← des gens de mer servant sur le navire sont conformes aux prescriptions concernant les effectifs de sécurité des autorités de l'État du pavillon.
-

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 20 a)

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:

↓ 2008/106/CE

- a) le navire a subi un abordage ou s'est échoué;
- b) le navire a effectué, alors qu'il faisait route, était au mouillage ou était à quai, un rejet de produits qui est illégal aux termes d'une convention internationale;
- c) le navire, en manœuvrant de façon désordonnée ou peu sûre, n'a pas respecté les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI ou des pratiques et des procédures de navigation sûres;
-

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 20 b)

- 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;
-

↓ 2008/106/CE (adapté)
→₁ 2012/35/UE Art. 1, pt 28

- e) un →₁ titre ← a été obtenu de manière frauduleuse ou la personne qui possède un →₁ titre ← n'est pas celle à laquelle ce →₁ titre ← avait été initialement délivré; ou
- f) le navire bat pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW ou le capitaine, un officier ou un matelot possède un →₁ titre ← délivré par un pays tiers qui n'a pas ratifié la convention STCW.
-

3. Nonobstant la vérification du →₁ titre ←, dans le cadre de l'évaluation prévue au paragraphe 2, les gens de mer peuvent avoir à démontrer leur compétence considérée sur le lieu de travail. Cette démonstration peut notamment consister à vérifier qu'il est satisfait aux exigences opérationnelles en matière de normes de veille et que les gens de mer font face correctement aux situations d'urgence compte tenu de leur niveau de compétence.

Article 25

Détention

Sans préjudice des dispositions de la directive 2009/16/CE, les carences suivantes, pour autant que l'agent effectuant le contrôle par l'État du port ait établi qu'elles présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, sont les seuls motifs, au titre de la présente directive, pour lesquels un État membre détient un navire:

- a) les gens de mer ne détiennent pas de →₁ titre ←, ne possèdent pas un →₁ titre ← approprié ou une dispense valide ou ne fournissent pas un document prouvant qu'une demande de visa attestant la reconnaissance a été soumise aux autorités de l'État du pavillon;
- b) les prescriptions applicables de l'État du pavillon concernant les effectifs de sécurité ne sont pas respectées;
- c) les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'État du pavillon;
- d) l'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution;
- e) l'aptitude professionnelle à exercer les tâches confiées aux gens de mer pour assurer la sécurité du navire et la prévention de la pollution n'est pas prouvée; et
- f) il n'est pas possible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

Article 26

Contrôle régulier de l'application

Sans préjudice des compétences qui lui sont conférées en vertu de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Commission, assistée de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, vérifie, à intervalles réguliers et au moins tous les cinq ans, que les États membres se conforment aux exigences minimales prévues par la présente directive.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 21

Article 27

Informations à des fins statistiques

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 10
(adapté)

1. Les États membres communiquent à la Commission les informations visées à l'annexe III aux fins de l'article 21, paragraphe 8, et de l'article 22, paragraphe 2, et de leur utilisation par les États membres et la Commission dans l'élaboration des politiques.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 21
(adapté)

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. Les États membres conservent tous les droits de propriété des informations sous forme de données brutes. Les statistiques élaborées à partir de ces informations sont rendues publiques conformément aux dispositions sur la transparence et la protection des informations figurant à l'article 4 du règlement (CE) n° 1406/2002.

3. Afin de garantir la protection des données à caractère personnel, les États membres rendent anonymes toutes les informations personnelles visées à l'annexe III à l'aide de logiciels fournis ou approuvés par la Commission, avant de les transmettre à la Commission. La Commission n'utilise que ces informations rendues anonymes.

4. Les États membres et la Commission s'assurent que les mesures prises pour collecter, transmettre, stocker, analyser et diffuser ces informations sont conçues de telle sorte que l'analyse statistique est possible.

Aux fins du premier alinéa, la Commission adopte des mesures détaillées concernant les prescriptions techniques nécessaires à la bonne gestion des données statistiques. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 11

Article 28

Rapport d'évaluation

Au plus tard le 2 août 2024, la Commission communique au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation comprenant des propositions de mesures de suivi à prendre à la lumière de ladite évaluation. Dans ce rapport d'évaluation, la Commission analyse l'application du régime de reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les

États membres ainsi que toute évolution de la situation en ce qui concerne les titres électroniques pour les gens de mer au niveau international. La Commission évalue en outre toute évolution de la situation en ce qui concerne une prise en compte ultérieure du diplôme d'excellence maritime européen, selon les recommandations formulées par les partenaires sociaux.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 12

Article 29

Modification

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 30 afin de modifier l'annexe I de la présente directive et les dispositions connexes de la présente directive en vue d'harmoniser ladite annexe et lesdites dispositions avec les modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 30 afin de modifier 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, pour autant que ces actes se limitent à tenir compte des modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW et respectent les garanties relatives à la protection des données. Ces actes délégués ne doivent pas modifier les dispositions relatives à l'anonymisation des données figurant à l'article 27, paragraphe 3.

↓ (UE) 2019/1159 Art. 1, pt 13

Article 30

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 14, et à l'article 29 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 14, et à l'article 29 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

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

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 14, et de l'article 29 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 24

Article 31

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 du Parlement européen et du Conseil¹⁷. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

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

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

↓ 2012/35/UE Art. 1, pt 25

Article 32

Sanctions pénales

Les États membres établissent des systèmes de sanctions pénales punissant les infractions aux dispositions nationales adoptées en vertu des articles 3, 4, 8, 10 à 16, 18, 19, 20, 23, 24 et 25 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.

¹⁷ Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

↓ 2008/106/CE (adapté)

Article 33

Communication

Les États membres communiquent immédiatement à la Commission le texte de toutes les dispositions qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

La Commission en informe les autres États membres.

Article 34

Abrogation

La directive 2008/106/CE telle que modifiée par les directives visées à l'annexe IV, partie A, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe IV, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe V.

↓

Article 35

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 3 août 2021.

↓ 2008/106/CE

Article 36

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