

**Projet de loi
autorisant la ratification de la convention internationale sur les normes de formation
du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F)**

NOR : EAEJ1708815L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. Situation de référence et objectifs de la convention

Jusqu'à l'adoption de la convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (dite « STCW-F » pour *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing vessels personnel*), dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) en liaison avec le Bureau international du Travail (BIT), il n'existait aucune norme internationale en matière de formation des marins dans le secteur de la pêche. La convention STCW-F y pallie depuis son entrée en vigueur le 29 septembre 2012 à la suite de la ratification par la République des Palaos.

Le besoin est réel et important car le secteur de la pêche est fortement accidentogène : on dénombre environ 24 000 morts chaque année dans ce secteur au niveau mondial. Sur l'ensemble des accidents et événements de mer, l'élément humain est structurellement déterminant.

La ratification par la France de la présente convention s'inscrit dans le cadre de la décision (UE) 2015/799 du 18 mai 2015¹ du Conseil de l'Union européenne par laquelle les États membres sont autorisés à devenir parties à la convention STCW-F.

Les travaux réglementaires ont alors été engagés en amont afin d'anticiper la mise en œuvre de cette convention et éviter que les navires de pêche français qui ne seraient pas en conformité avec les dispositions de la convention ne soient bloqués dans des ports étrangers.

Ces travaux ont été lancés parallèlement à ceux déjà engagés dans le secteur du commerce et de la plaisance visant à prendre en compte l'entrée en vigueur des amendements de Manille à la convention STCW, le 1^{er} janvier 2012². Une réforme globale de la formation professionnelle maritime, tous secteurs confondus, a ainsi été menée afin de faciliter les passerelles entre les secteurs : le décret n° 2015-723 du 24 juin 2015³ relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines. Ce décret, qui constitue le nouveau socle du dispositif réglementaire en matière de formation professionnelle maritime, répond également aux exigences de la convention STCW-F.

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015D0799&from=FR>

² Décret n° 2016-1526 du 14 novembre 2016 portant publication des amendements de Manille : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2016/11/14/2016-1526/jo/texte>

³ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2015/6/24/DEVT1502017D/jo/texte>

II. Objectifs de la convention

La ratification de la convention susmentionnée devrait permettre d'atteindre trois objectifs majeurs : améliorer la sécurité maritime et prévenir la pollution du milieu marin, réduire la concurrence avec des pavillons moins exigeants en matière de normes sociales et favoriser la création d'un marché de l'emploi maritime moins cloisonné.

Par ailleurs, les formations exigées à la pêche et celles exigées au commerce sont encore bien distinctes (voir *infra* « articulation avec les accords ou conventions internationales existantes »), et les possibilités de passage de l'un à l'autre des secteurs sont encore trop faibles. Or, ces passerelles sont indispensables afin de disposer d'un marché de l'emploi des navigants à la fois plus fluide, plus large et donc plus réactif en période de croissance comme de crise.

III. Conséquences estimées de la mise en œuvre de la convention

La convention STCW-F concerne à des degrés divers la totalité des marins travaillant dans le domaine de la pêche, soit une population estimée en France à environ 18 340 marins. Toutefois, les marins principalement concernés sont ceux titulaires d'un titre leur permettant de travailler sur les navires de longueur hors tout supérieure ou égale à 24 mètres et d'une puissance propulsive supérieure à 750 kW, soit 9 920 marins environ.

a. Conséquences économiques

La France disposant déjà d'un cadre réglementaire relatif aux titres de formation professionnelle maritime pour le secteur de la pêche, l'impact économique de la ratification de la convention restera limité.

Certains armements vont devoir développer des actions de formation pour éviter de recourir à des dérogations, comme c'est parfois le cas aujourd'hui. Les différents dispositifs de financement applicables à la formation continue seront sollicités. Cet impact sera étalé dans le temps (revalidation quinquennale, mesures transitoires jusqu'au 1^{er} septembre 2020 après l'entrée en vigueur).

La « transformation » des titres de formation professionnelle maritime délivrés en application des anciens textes en titres conformes à la convention STCW-F engendrera des coûts supplémentaires liés à la réédition des titres, à la charge de l'État. En effet, le prix moyen d'impression et d'envoi d'un titre s'élève à 5,28 €. Sachant que le nombre de marins concernés s'élève à 9 920, le coût global lié à la réédition des titres représente 52 377,66 €. Néanmoins, cet impact sera également étalé dans le temps, les marins titulaires d'anciens titres ayant jusqu'au 1^{er} septembre 2020 pour se conformer aux nouveaux référentiels et se voir éditer des titres conformes à la convention STCW-F.

En outre, la convention STCW-F prévoit l'obligation pour tout marin à la pêche d'avoir suivi une formation à la sécurité. Trois types de formation peuvent être pris en compte :

- la formation permettant la délivrance du certificat de formation de base à la sécurité (CFBS)⁴ ;
- la formation à la sécurité pour les personnels embarqués sur des navires armés à la petite pêche ou à la pêche côtière à bord des navires de moins de 12 mètres⁵ ;

⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000032708012&dateTexte=20170117>

⁵ http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20163/met_20160003_0000_0021.pdf

- la formation à la sécurité dispensée entre 2009 et 2013 en application de la convention de mécénat entre Total SA, l'Institut maritime de prévention (IMP) et le Fonds d'assurance formation pêche et cultures marines (FAFPCM)⁶.

Actuellement, le nombre de marins non titulaires d'une attestation ou d'un certificat attestant qu'il a suivi l'une de ces formations s'élève à 8 117. Considérant que 65% des marins naviguent sur des navires de moins de 12 mètres, le nombre de marins restant à former est estimé à 2 841 pour la délivrance du CFBS et à 5 276 pour la délivrance de l'attestation de formation à la sécurité pour les personnels embarqués sur des navires armés à la petite pêche ou à la pêche côtière à bord des navires de moins de 12 mètres. Sachant que le coût moyen de ces formations s'élève respectivement à 1 250 € et à 500 € par marin, le coût total lié à l'obligation pour tout marin à la pêche d'avoir suivi une formation à la sécurité est estimé à : $(2841 \times 1250) + (5276 \times 500) = 6,19$ M€.

Ce coût est définitif car la convention n'exige pas de recyclage de la formation à la sécurité. Il est échelonné jusqu'en 2020, conformément aux dispositions transitoires de la convention STCW-F.

A moyen et long terme, cette convention va permettre une amélioration globale des conditions de formation et de qualification au niveau mondial. Sa mise en œuvre participe à la lutte contre le dumping social dans ce secteur. La dynamique qui sera engendrée va permettre de faire progresser non seulement la formation des marins mais aussi, à terme, la sécurité des navires de pêche au niveau international, ce qui favorisera un alignement très progressif également des conditions de concurrence entre pavillons, le secteur de la pêche étant de plus en plus internationalisé.

b. Conséquences sociales

La ratification de la convention STCW-F et sa mise en œuvre dans notre ordre juridique interne va permettre une augmentation globale du niveau de sécurité dans le secteur de la pêche et donc de prévenir les événements en mer. Elle devrait également permettre de réduire la concurrence, jugée souvent déloyale entre les États avec des pavillons très peu exigeants en matière de normes sociales, favorisant les pratiques de « dumping social », et notamment en matière de normes de formation des gens de mer. Elle favorisera également la création d'un marché de l'emploi maritime moins cloisonné, donc plus réactif pour s'adapter aux fluctuations de la conjoncture. En définissant en effet des normes minimales de formation au niveau international, en fixant des règles strictes en matière de délivrance des brevets et en imposant des principes dans l'organisation de la veille en passerelle, la convention STCW-F a pour objet d'élever le niveau de sécurité à bord des navires de pêche.

Les professionnels ont été associés étroitement à l'élaboration du dispositif juridique qui a introduit les dispositions de cette convention en droit français. De nombreuses présentations de l'architecture de la convention STCW-F et de ses implications ont été faites dans le cadre du comité spécialisé de la formation professionnelle maritime (CSFPM) ; sur cette base, un groupe de travail a été mis en place par la direction des affaires maritimes associant l'ensemble des représentants de la profession : comité national des pêches maritimes et des élevages marins, organisations syndicales, organisations patronales. De nombreuses réunions techniques ont permis d'aboutir à la publication du décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 (*cf. renvoi 3*), entré en vigueur le 1^{er} septembre 2015, et aux arrêtés le complétant. Ces textes, qui transposent la convention STCW-F, à l'exception des dispositions relatives à la reconnaissance des titres, sont d'application obligatoire dès le 1^{er} septembre 2016.

⁶ Décision du 14 mars 2016 portant approbation de la formation à la sécurité des équipages des navires de pêche dispensée en application de la convention de mécénat entre Total SA, l'Institut maritime de prévention (IMP) et le Fonds d'assurance formation pêche et cultures marines (FAFPCM) : http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20166/met_20160006_0000_0017.pdf

c. Conséquences environnementales

La progression de la sécurité maritime a un impact considérable sur le milieu marin du fait de la diminution des naufrages et événements de mer et de leurs conséquences. Par ailleurs, l'élévation du niveau de connaissance et de qualification des marins par une formation qui intègre une sensibilisation accrue au milieu marin et à sa protection permet une responsabilisation plus forte des acteurs avec des impacts positifs sur la gestion durable de la ressource.

d. Conséquences juridiques

- **Articulation avec les accords ou conventions internationales existants**

Depuis 1978, le secteur de la navigation de commerce est doté d'une convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Cette convention (dite 'STCW', pour *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers*)⁷ a fait ses preuves. Le texte initial a subi une modification importante en 1995, avec l'introduction du code en annexe de la convention. Ces amendements ont été publiés par décret n° 97-754 du 2 juillet 1997⁸ portant publication des amendements à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Une deuxième modification importante, visant à moderniser et adapter la convention, a été adoptée lors de la Conférence de Manille⁹, en juin 2010. Ces amendements sont entrés en vigueur le 1er janvier 2012 et les dispositions transitoires prévoient leur mise en œuvre jusqu'au 31 décembre 2016.

La convention STCW-F est le pendant pour le secteur de la pêche de la convention STCW. La ratification de cette convention devrait considérablement faciliter les passerelles entre ces deux secteurs et mettre fin à la distinction entre les formations exigées à la pêche et celles exigées au commerce.

Par ailleurs, il est à relever que l'une des dispositions (article 8.4¹⁰) de la convention STCW-F pose le principe dit du traitement « pas plus favorable ». D'après ce principe, qui concerne le contrôle exercé par l'Etat du port, les navires battant le pavillon d'un Etat non partie à la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'un Etat partie. Cet article vise à ne pas donner de bénéfice aux États non parties par rapport aux États parties.

⁷ Adoption : 7 juillet 1978 ; entrée en vigueur : 28 avril 1984 ; révision complète en 1995 et 2010. <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19780157/201606290000/0.747.341.2.pdf>

Elle est publiée dans le [Décret n° 84-387](#) du 11 mai 1984 :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000336801>

⁸ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000384311>

⁹ Décret n° 2016-1526 du 14 novembre 2016 portant publication des amendements de Manille :

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2016/11/14/2016-1526/jo/texte>

¹⁰ Article 8.4 : « le présent article est appliqué de sorte que les navires battant le pavillon d'une partie non contractantes ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'une partie ».

- **Articulation avec le droit de l'Union européenne**

Certaines stipulations de la convention STCW-F relèvent de la compétence exclusive de l'Union européenne. C'est notamment le cas de la règle 7 du chapitre I de l'annexe à la convention STCW-F qui entre dans le champ de la réglementation de l'Union européenne sur la reconnaissance des qualifications professionnelles de certaines catégories de personnel des navires de pêche, et affecte en particulier la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles¹¹ (*voir infra*), en ce qui concerne les citoyens de l'Union en possession des brevets pertinents délivrés par un État membre ou un pays tiers.

Toutefois, l'Union européenne ne peut devenir partie à la convention STCW-F, seuls des États pouvant y être parties¹². Ainsi, par décision (UE) 2015/799 du 18 mai 2015 du Conseil¹³, l'Union européenne a autorisé, et même invité, les États membres à adhérer à cette convention dont certaines stipulations relèvent de sa compétence exclusive. Cette décision prévoit en outre que les États membres doivent s'efforcer de prendre les mesures nécessaires pour déposer leur instrument d'adhésion à la convention auprès du secrétariat général de l'OMI dans un délai raisonnable et si possible avant le 23 mai 2017 (article 2 de la décision).

Difficulté résultant de la mise en œuvre de la directive 2005/36/CE relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles :

La convention STCW-F reprend les dispositions existantes pour le transport maritime figurant dans la convention STCW en matière de reconnaissance des titres. Dans ce domaine, la convention STCW impose qu'une partie appose un visa sur le brevet émanant d'une autre partie (règle I/7). Par cette procédure, la partie reconnaît que ledit brevet est conforme aux dispositions de la convention internationale.

La convention STCW fait l'objet, dans l'ordre juridique européen, d'une directive dédiée, la directive 2008/106/CE¹⁴ sur la formation minimale des gens de mer qui reprend cette procédure de reconnaissance des qualifications.

Toutefois, si un texte existe pour le transport maritime, aucune directive spécifique pour la formation minimale des gens de mer à la pêche n'a été élaborée. Dans ces conditions, à défaut de directive spécifique, la reconnaissance des qualifications dans ce secteur est régie, au niveau européen, par la directive 2005/36/CE du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles. Or, cette directive a été principalement conçue pour des professions libérales et contient des mécanismes difficilement applicables à la pêche (liberté d'établissement, libre prestation de service, accès partiel à une profession, etc.). Il en résulte deux mécanismes de reconnaissance différents au commerce et à la plaisance d'une part, et à la pêche et aux cultures marines d'autre part.

Dans ce contexte, la mise en œuvre des dispositions STCW-F en matière de reconnaissance des brevets n'a pas pu être anticipée. La ratification de la convention par les États membres permettra d'aligner le système de reconnaissance à la pêche avec les dispositions de la convention STCW-F. Cette difficulté, reconnue au considérant (10) de la décision (EU) 2015/799, devrait pouvoir être résolue une fois que tous les États membres seront devenus parties à la convention STCW-F.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:255:0022:0142:fr:PDF>

¹² Cf. article 2, paragraphe 2 de la convention.

¹³ Cf. renvoi 1

¹⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:255:0022:0142:fr:PDF>

- **Articulation avec le droit interne**

➤ **Principes directeurs :**

La préparation de cette ratification a été conçue avec les trois préoccupations constantes suivantes :

1. Ne pas baisser le niveau des formations existantes.

La première préoccupation est de pouvoir ratifier cette convention sans que cela ait pour effet de baisser le niveau des formations dispensées aux marins en France selon le principe de non régression. En effet, la convention STCW-F définit des niveaux minima de formation requis pour les différentes fonctions exercées à bord. Par certains aspects, les normes de la convention STCW-F sont en-deçà des normes déjà existantes dans notre ordre juridique interne. Si l'on devait s'en tenir strictement aux référentiels définis par la convention STCW-F, on pourrait faire disparaître le niveau le plus élevé de qualifications qui existe en France, à savoir, le « capitaine de pêche ». Le référentiel du « patron de pêche », brevet qui lui est juste inférieur, remplit les conditions exigées pour commander des navires de plus de 24 mètres de longueur pour une navigation en eaux illimitées.

Compte tenu des nombreux événements de mer dans le secteur, l'administration, en plein accord avec la profession, a ainsi considéré que la mise en œuvre de cette convention ne devait pas se traduire par une baisse de nos standards de formation maritime. Le niveau le plus élevé de qualifications existant en France, à savoir le brevet de capitaine de pêche, a donc été maintenu dans le cadre de l'élaboration du décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 susmentionné.

Aussi, le dispositif juridique en matière de qualifications exigées à la pêche repose pour le service « pont » sur cinq niveaux de brevets :

- le certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche (CAC-PP)¹⁵, qui permet de commander des navires de moins de 9 mètres armés à la petite pêche en quatrième ou cinquième catégorie de navigation, c'est-à-dire ne s'éloignant pas à plus de 5 milles d'eaux abritées et pour une marée ne dépassant pas 24 heures ;

- le brevet de capitaine 200 pêche¹⁶, qui permet d'être second capitaine sur des navires armés à la pêche côtière ou à la pêche au large d'une longueur inférieure à 24 mètres et navigant en eaux illimitées ou d'une longueur comprise entre 24 et 45 mètres et allant au plus à 100 milles des côtes ; ce brevet permet également d'être capitaine sur des navires armés à la petite pêche et des navires armés à la pêche côtière ou à la pêche au large d'une longueur inférieure à 24 mètres et allant au plus à 100 milles des côtes ;

- le brevet de lieutenant de pêche¹⁷ qui permet d'exercer des fonctions au niveau opérationnel sur tout type de navires armés à la pêche ;

- le brevet de patron de pêche¹⁸, qui permet de commander des navires armés à la petite pêche, à la pêche côtière et à la pêche au large, ainsi que d'exercer des fonctions de second sur des navires armés à la grande pêche ;

- et le capitaine de pêche¹⁹, qui permet de commander tout navire.

¹⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032669385&dateTexte=20161219>

¹⁶ https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031100520

¹⁷ https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031468983

¹⁸ https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031469013

¹⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032459568&dateTexte=20161128>

2. Ne pas bouleverser l'ordre juridique interne.

La deuxième préoccupation a été, compte tenu à la fois de l'organisation actuelle du dispositif de qualifications, mais aussi de la profession et de son attachement au régime de sécurité sociale spécifique des marins (établissement national des invalides de la marine, ENIM²⁰), de s'insérer dans le dispositif STCW-F sans bouleverser notre ordre juridique interne. En effet, la convention STCW-F prévoit une gradation de la compétence des marins en fonction de deux critères qui se combinent : la longueur du navire et la zone de navigation effectuée par ledit navire, selon qu'il navigue en eaux illimitées ou en eaux limitées (la navigation en eaux limitées a été définie comme une navigation à moins de 100 milles des côtes). Or, avant la réforme actuelle de la formation professionnelle maritime, le dispositif juridique français reposait uniquement sur le critère du genre de pêche défini par l'arrêté du 24 avril 1942 relatif aux titres de navigation maritime en fonction de la durée d'éloignement du port²¹ (24 heures, 96 heures, 20 jours et plus de 20 jours). Ce critère a été établi pour définir l'assiette des cotisations auprès de l'ENIM. Il n'était donc pas possible de substituer totalement les nouveaux critères (longueur et zone de navigation) à l'ancien (genre de pêche). Il a donc fallu les combiner pour obtenir une gradation des prérogatives qui repose sur la longueur du navire, la zone de navigation et le genre de pêche.

3. Harmoniser les cursus commerce, plaisance et pêche.

La troisième préoccupation a été d'harmoniser les cursus au commerce, à la plaisance et à la pêche afin d'améliorer la lisibilité des cursus et de favoriser les passerelles entre les secteurs et entre les services « pont » et « machine ». Aussi, ont été créés le certificat de matelot pont²² et le certificat de mécanicien²³ qui permettent d'exercer des fonctions d'appui à bord des navires armés au commerce et à la plaisance de jauge brute inférieure à 500 et à bord de navires armés à la pêche.

En outre, la réforme de la formation professionnelle maritime a fait le choix d'avoir un seul cursus « machine », commun à la pêche et au commerce. Cette rénovation de la filière machine a conduit à simplifier le dispositif actuel. Par ailleurs, le dispositif juridique en matière de qualifications exigées pour le service « machine » repose sur neuf niveaux de brevets :

- le certificat de mécanicien, le certificat de mécanicien de quart machine, le certificat de marin qualifié machine qui permettent d'exercer des fonctions d'appui à bord de tous les navires armés à la pêche²⁴ ;
- le brevet de mécanicien 750 kW qui permet d'exercer des fonctions de chef mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure ou égale à 750 kW²⁵ ;
- le brevet d'officier chef de quart machine qui permet d'exercer des fonctions d'officier chef de quart à la machine à bord de tout navire quelle que soit sa puissance²⁶ ;
- le brevet de second mécanicien 3000 kW qui permet d'exercer des fonctions de chef mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure à 750 kW et des fonctions de second mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure à 3000 kW²⁷ ;
- le brevet de chef mécanicien 3000 kW qui permet d'exercer des fonctions de chef mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure à 3000 kW²³ ;

²⁰

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichSarde.do?reprise=true&page=1&idSarde=SARDOBJT000007106136&ordre=null&nature=null&g=ls>

²¹ http://reglementation-polmer.chez-alice.fr/Textes/arrete_du_24.04.1942.htm

²² <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031100345&categorieLien=id>

²³ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/8/24/DEVT1515471A/jo>

²⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/8/24/DEVT1515471A/jo>

²⁵ Arrêté du 21 août 2015 relatif à la délivrance du brevet de mécanicien 750 kW (entre en vigueur au 1er septembre 2015) :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031100567&dateTexte=20160622>

et **arrêté du 21 octobre 2015** modifiant l'arrêté du 21 août 2015 relatif à la délivrance du brevet de mécanicien 750 kW :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031400715&fastPos=1&fastReqId=1384039305&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

²⁶ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031733434&categorieLien=id>

²⁷ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032569317&dateTexte=20161128>

- le brevet de second mécanicien 8000 kW qui permet d'exercer des fonctions de chef mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure à 3000 kW et des fonctions de second mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure à 8000 kW²⁸ ;
- le brevet de chef mécanicien 8000 kW qui permet d'exercer des fonctions de chef mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure à 8000 kW²⁴ ;
- le brevet de second mécanicien qui permet d'exercer des fonctions de chef mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure à 3000 kW et des fonctions de second mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure ou supérieure à 8000 kW²⁹ ;
- le brevet de chef mécanicien qui permet d'exercer des fonctions de chef mécanicien à bord de tout navire d'une puissance propulsive inférieure ou supérieure à 8000 kW (idem 25).

Cette rénovation de la filière machine permet également d'être conforme aux exigences de la convention STCW-F dans ce domaine.

➤ **Une réforme globale de la formation professionnelle maritime**³⁰, tous secteurs confondus, répondant aux exigences de la convention STCW-F, **a été menée dans le cadre du décret n° 2015-723 du 24 juin 2015** qui constitue le nouveau socle du dispositif réglementaire en matière de formation professionnelle maritime. Les principaux changements portent sur :

* les dérogations :

Le cadre réglementaire de dérogation a été modifié pour anticiper la mise en œuvre des dispositions de la convention STCW-F et le dispositif de validation des acquis de l'expérience (VAE) a été adapté afin de permettre à chaque dérogataire d'entamer les démarches nécessaires à l'acquisition des titres correspondants à ses formations. Le décret n° 2015-723 prend en compte les exigences prévues dans la convention STCW-F en matière de dérogations aux conditions de qualifications.

La convention STCW-F (règle 9) est beaucoup plus exigeante que ne l'était l'ancien dispositif interne (décret n° 93-1342 du 28 décembre 1993 abrogé par le décret n° 2015-723) et ne prévoit de telles dérogations qu'en cas d'extrême nécessité, pour une période ne dépassant pas six mois dans une capacité et uniquement si la personne détient le brevet requis pour occuper les fonctions immédiatement inférieures. Par ailleurs, chaque année, les parties font un rapport à l'OMI sur le nombre de dérogations octroyées. Ce renforcement des conditions d'octroi des dérogations est un point fort pour faire progresser la sécurité maritime.

* La revalidation quinquennale :

La convention STCW-F reprend les dispositions existantes au commerce dans la convention STCW et pose le principe qu'un brevet ou un visa n'est valable que pour une période de 5 ans. A l'issue de cette échéance, le titre doit être revalidé soit en démontrant que le titulaire du brevet ou du visa a entretenu ses compétences en naviguant suffisamment (12 mois de service en mer dans les cinq dernières années ou 3 mois dans les 6 derniers mois), soit en passant un test de connaissance, soit en suivant un stage de revalidation. Il convient néanmoins de noter que la revalidation n'est pas applicable pour les titres permettant l'exercice de fonctions au niveau d'appui (matelot).

La réforme de la formation professionnelle maritime a d'ores et déjà pris en compte ces dispositions et les marins pêcheurs concernés auront jusqu'au 1^{er} septembre 2020 pour faire revalider leurs titres.

²⁸ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032569396&dateTexte=20161128>

²⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032569477&dateTexte=20161128>

³⁰ http://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/NOUVELLES_EXIGENCES_A_LA_PECHE.pdf

* La question des qualifications au pont :

La convention STCW-F prévoit un dispositif de gradation de la compétence des marins en fonction de critères (la longueur du navire et la zone de navigation) qui, jusqu'à la publication du décret n° 2015-723, n'étaient pas pris en compte dans la réglementation française qui définissait une gradation en fonction de la durée d'éloignement du port (genre de pêche) seulement.

Les tableaux joints en annexe I synthétisent la nouvelle articulation des brevets qui a été mise en place afin d'anticiper l'entrée en vigueur à l'égard de la France de la convention STCW-F.

* La question des qualifications à la machine :

La convention STCW-F prévoit un dispositif de gradation de la compétence des marins en fonction de la puissance propulsive des navires pour la délivrance du brevet de chef mécanicien et de second mécanicien. Ces éléments ont été pris en compte dans le décret n° 2015-723 afin de mettre à jour certaines puissances propulsives devenues obsolètes. Les tableaux joints en annexe II synthétisent la nouvelle articulation des brevets qui a été mise en place.

* La formation minimale à la sécurité :

La STCW-F impose à tous les marins, quel que soit le type de navire sur lequel ils sont embarqués, d'avoir suivi une formation minimale à la sécurité. Cette obligation est reprise dans le décret n° 2015-723. Pour se conformer à cette exigence, les arrêtés d'application prévoient que les marins à la pêche doivent être titulaires d'un certificat de formation de base à la sécurité (titre prévu par la convention STCW) ou, pour ceux embarqués à bord des navires armés à la petite pêche ou à la pêche côtière de longueur inférieure à 12 mètres, d'une attestation de formation spécifique particulièrement adaptée aux petits navires.

Les marins ont jusqu'au 1^{er} septembre 2020 pour se conformer à cette disposition. En outre les marins qui auraient, entre 2009 et 2013, suivi la formation dispensée dans le cadre de la convention de mécénat entre Total S.A., l'Institut maritime de prévention (IMP) et le Fonds d'assurance formation pêche et cultures marines (FAFPCM)³¹, voient leur formation reconnue et sont considérés comme satisfaisant à l'exigence de formation à la sécurité.

➤ **Les mesures transitoires :**

Certaines dispositions (telle que la reconnaissance des brevets des pays tiers) entreront en vigueur après l'entrée en vigueur de la convention à l'égard de la France.

La règle 8 de la convention STCW-F prévoit qu' « *après l'entrée en vigueur de la convention à l'égard d'une partie, cette dernière peut continuer à délivrer des brevets d'aptitude conformément à la pratique établie, pendant une période ne dépassant pas cinq ans* ». Dans le cadre de la réforme de la formation professionnelle maritime (voir *supra*), une période transitoire est prévue jusqu'au 1^{er} septembre 2020 pour permettre une mise en œuvre progressive des nouvelles exigences à la pêche. Ainsi, les titres de formation professionnelle maritime délivrés en application des anciens textes (avant la réforme) restent valides jusqu'au 1^{er} septembre 2020 afin de permettre à tous les marins de se voir éditer des titres conformes à la convention STCW-F.

³¹ Décision du 14 mars 2016 portant approbation de la formation à la sécurité des équipages des navires de pêche dispensée en application de la convention de mécénat entre Total SA, l'Institut maritime de prévention (IMP) et le Fonds d'assurance formation pêche et cultures marines (FAFPCM) :

http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20166/met_20160006_0000_0017.pdf

➤ **Récapitulatif des textes déjà adoptés, à modifier ou à adopter pour la mise en œuvre de la convention.**

Les travaux réglementaires ont été engagés en amont afin d'anticiper la mise en œuvre de cette convention et éviter que les navires de pêche français qui ne seraient pas en conformité avec les dispositions de la convention ne soient bloqués dans des ports étrangers. Ces travaux ont été lancés parallèlement à ceux déjà engagés dans le secteur du commerce et de la plaisance visant à prendre en compte l'entrée en vigueur des amendements de Manille à la convention STCW (le 1^{er} janvier 2012).

Textes déjà adoptés :

- décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines : intègre le nouveau tableau des prérogatives des différents brevets et modifie l'ancien cadre des dérogations pour adopter celui de la convention STCW-F ;
- arrêté du 18 mai 2016³² relatif à la délivrance du certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche ;
- arrêté du 11 août 2015³³ relatif à la délivrance des titres et attestations de formation professionnelle maritime ;
- arrêté du 20 août 2015 relatif à la délivrance du brevet de capitaine 200 pêche³⁴ ;
- arrêté du 30 octobre 2015 relatif à la délivrance du brevet de lieutenant de pêche³⁵ ;
- arrêté du 30 octobre 2015 relatif à la délivrance du brevet de patron de pêche³⁶ ;
- arrêté du 18 avril 2016 relatif à la délivrance du brevet de capitaine de pêche³⁷ ;
- décision du 8 février 2016 portant approbation de la formation sécurité pour les personnels embarqués sur des navires armés à la petite pêche ou à la pêche côtière de longueur inférieure à 12 mètres³⁸ ;
- décision du 14 mars 2016 portant approbation de la formation à la sécurité des équipages des navires de pêche dispensée en application de la convention de mécénat entre TOTAL S.A., l'Institut maritime de prévention (IMP) et le Fonds d'assurance formation pêche et cultures marines (FAFPCM)³⁹ ;
- arrêté du 24 août 2015 relatif à la délivrance du certificat de mécanicien, du certificat de mécanicien de quart machine et du certificat de marin qualifié machine⁴⁰ ;
- arrêté du 17 août 2015 relatif à la délivrance du brevet de mécanicien 250 kW⁴¹ ;
- arrêté du 21 août 2015 relatif à la délivrance du brevet de mécanicien 750 kW⁴² ;
- arrêté du 23 décembre 2015 relatif à la délivrance du brevet d'officier chef de quart machine limité à 200 milles des côtes, du brevet de second mécanicien 3 000 kW limité à 200 milles des côtes et du brevet de chef mécanicien 3 000 kW limité à 200 milles des côtes⁴³ ;
- arrêté du 23 décembre 2015 relatif à la délivrance du brevet d'officier chef de quart machine⁴⁴ ;
- arrêté du 19 avril 2016 relatif à la délivrance du brevet de second mécanicien 3 000 kW et du brevet de chef mécanicien 3 000 kW⁴⁵ ;

³² <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032669385&dateTexte=20160617>

³³ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031091394>

³⁴ https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031100393

³⁵ https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031468983

³⁶ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031469013&categorieLien=id>

³⁷ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032459568>

³⁸ http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20163/met_20160003_0000_0021.pdf

³⁹ http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20166/met_20160006_0000_0017.pdf

⁴⁰ https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031100635

⁴¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031100303&categorieLien=id>

⁴² <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031100567&categorieLien=id>

⁴³ https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000031733464

⁴⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031733434>

- arrêté du 19 avril 2016 relatif à la délivrance du brevet de second mécanicien 8 000 kW et du brevet de chef mécanicien 8 000 kW⁴⁶ ;
- arrêté du 19 avril 2016 relatif à la délivrance du brevet de second mécanicien et du brevet de chef mécanicien⁴⁷ ;
- Arrêté du 18 mai 2016 relatif à la délivrance du certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche⁴⁸ ;
- Arrêté du 30 mai 2016 relatif à la délivrance du certificat de matelot électrotechnicien⁴⁹ ;
- Arrêté du 30 mai 2016 relatif à la délivrance des certificats d'aptitude permettant d'exercer des fonctions sur les navires armés aux cultures marines⁵⁰ ;
- Arrêté du 5 juillet 2016 relatif à la formation aux matières juridiques des capitaines et officiers chargés de leur suppléance⁵¹ ;
- Arrêté du 11 juillet 2016 portant enregistrement au répertoire national des certifications professionnelles d'un titre de formation professionnelle maritime⁵² ;
- Arrêté du 10 août 2016 portant modification de diverses dispositions relatives à la délivrance d'attestations et de titres de formation professionnelle maritime⁵³ ;
- Arrêté du 10 août 2016 modifiant l'arrêté du 12 août 2015 relatif à l'organisation des évaluations pour l'obtention des modules constitutifs de titres et diplômes de formation professionnelle maritime⁵⁴.

Textes restant à modifier :

- arrêté du 8 février 2010 relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles pour l'exercice de fonctions à bord des navires de pêche et des navires armés en cultures marines par les titulaires de qualifications acquises dans des États membres de la Communauté européenne autres que la France ou dans des États parties à l'accord sur l'Espace économique européen⁵⁵ ;
- décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines : pour tenir compte des modifications dans le domaine de la reconnaissance des titres à la pêche.

Textes à adopter :

- arrêté sur les conditions d'octroi de dérogations pour l'application du chapitre II du décret n° 2015-723 du 24 juin 2015.
- Par ailleurs, la convention STCW-F pour la navigation en eaux illimitées, impose que les officiers aient des connaissances de base en langue anglaise. L'objectif de cette disposition est de s'assurer que les officiers soient en mesure de communiquer avec un vocabulaire standardisé utilisé en navigation maritime pour signaler une avarie ou un événement de mer. De façon récurrente, le bureau d'enquête sur les événements de mer (BEA-Mer) insiste sur la nécessité de renforcer cette compétence.

⁴⁵ https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000032569317

⁴⁶ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032569396>

⁴⁷ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032569477&dateTexte=&categorieLien=id>

⁴⁸ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032669385&dateTexte=20160617>

⁴⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032643946&categorieLien=id>

⁵⁰ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2016/5/30/DEVT1611048A/jo>

⁵¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2016/7/5/DEVT1611418A/jo/texte/fr>

⁵² https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000033011360

⁵³

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=EBB4D49245C54256A6C4BC0FB05CAE90.tpdila14v_3?cidTexte=JORFTEXT000033047455&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000033047371

⁵⁴

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=4E7B41FCD66713E17720F18D72825708.tpdila21v_1?cidTexte=JORFTEXT000033041730

⁵⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000021844162&categorieLien=id>

La convention STCW-F est donc le vecteur qui pourra permettre une amélioration de ce point de faiblesse trop souvent constaté après événement de mer.

➤ **Les sanctions**

L'article 7, paragraphe 2, oblige les États parties à « prescrire » des « sanctions pénales ou disciplinaires » en cas de non-respect de l'accord. De telles sanctions doivent en particulier être prévues dans les cas mentionnés à l'article 7, paragraphe 3.

Aussi, l'article 7, paragraphe 3, alinéa premier et second obligent les États à prévoir dans leur droit interne des sanctions contre :

- un propriétaire, l'agent du propriétaire ou le capitaine qui a engagé une personne non titulaire d'un brevet prescrit par la convention STCW-F ;
- un capitaine qui a autorisé qu'une personne non titulaire du brevet ou de la dispense appropriée exerce une fonction ou serve dans une capacité que les règles de la convention STCW-F exigent de confier à une personne titulaire d'un brevet approprié.

Ces deux cas sont couverts par les articles L. 5523-2⁵⁶ et L. 5523-3⁵⁷ du code des transports qui punissent de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait d'exercer le commandement du navire sans satisfaire, notamment, aux conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin ou le fait d'avoir été à l'origine de cette infraction. En outre, l'article L. 5523-4 du code des transports⁵⁸ prévoit la possibilité pour le tribunal de mettre à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes qui auraient été prononcées à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire.

Enfin, l'article 7, paragraphe 3, alinéa 3, oblige les États parties à prévoir dans leur droit interne des sanctions contre les personnes ayant obtenu par fraude ou fausses pièces un engagement. Ce comportement peut être qualifié d'usage de faux, délit puni de trois d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende (article 441-1 du code pénal⁵⁹).

e. Conséquences administratives

La nécessité de revalider des brevets tous les cinq ans va augmenter la charge de travail des services déconcentrés de l'État. En effet, le temps moyen d'instruction d'une demande de revalidation est de 30 mn. Il en est de même pour l'obligation liée à la formation à la sécurité, pour laquelle le temps moyen d'instruction d'une demande de délivrance d'un CFBS ou d'une attestation de formation sécurité pour les personnels embarqués sur des navires armés à la petite pêche ou à la pêche côtière de longueur inférieure à 12 mètres est de 15 mn. Mais cette augmentation est inévitable afin de garantir le maintien des compétences des pêcheurs et de renforcer la sécurité maritime.

⁵⁶

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&idArticle=LEGIARTI000023073950&dateTexte=&categorieLien=cid>

⁵⁷

https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=8EE8C4E7D4D0972CEEB33EC63990D802.tpdila14v_2?idArticle=LEGIARTI000026570949&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20170313&categorieLien=id&oldAction=&nbResultRech=

⁵⁸

https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=8EE8C4E7D4D0972CEEB33EC63990D802.tpdila14v_2?idArticle=LEGIARTI000026570962&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20170313&categorieLien=id&oldAction=&nbResultRech=

⁵⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006070719&idArticle=LEGIARTI000006418752>

En outre, la revalidation ne s'applique pas aux titres permettant d'exercer des fonctions d'exécution ni aux certificats d'aptitude au commandement à la petite pêche. Or, presque la moitié des marins à la pêche naviguent comme matelot ou homme d'équipage ou avec un certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche. Aussi, en ce qui concerne l'obligation de formation à la sécurité, la convention STCW-F n'exige pas de recyclage.

Sachant que le nombre de marins pêcheurs professionnels concernés par la revalidation quinquennale est estimé à 9 920 environ, la charge de travail supplémentaire des services est évaluée à 4 960 heures, en ce qui concerne le premier cycle de revalidation. Quant à l'obligation de formation à la sécurité, le nombre de marins pêcheurs professionnels concernés étant estimé à 9 063, la charge de travail supplémentaire des services est évaluée à 2 265 heures.

Cet impact sera cependant étalé sur quatre ans. En effet, les titres pêche délivrés en vertu des anciens textes (avant le 1er septembre 2016) restent valides et non renouvelables jusqu'au 1er septembre 2020, fin des dispositions transitoires pour la mise en œuvre de la convention STCW-F. Il en est de même pour l'obligation de formation à la sécurité, les marins ayant jusqu'au 1^{er} septembre 2020 pour se conformer à cette disposition.

Par ailleurs, une nouvelle application informatique, dite AMFORE, destinée à simplifier les échanges entre les prestataires de formation et les services déconcentrés a été mise en place, allégeant ainsi la charge de travail de ces derniers. Cette application accélère et sécurise la délivrance de l'ensemble des titres de formation professionnelle maritime (brevets et certificats), que ce soit à la pêche ou au commerce et à la plaisance professionnelle. Ce nouvel outil informatique permet d'informatiser le recueil, le traitement et la conservation des données liées à la gestion des notes obtenues aux épreuves. Il vise à fiabiliser le système et à simplifier le travail des services déconcentrés compétents, qui pourront consulter AMFORE (renseigné directement par le prestataire de formation) et connaître l'ensemble des formations suivies et les évaluations réussies par le candidat sans que celui-ci n'ait à présenter de document papier. Pour mettre au point cette nouvelle application et ainsi assister les services déconcentrés, le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer a investi environ 800 000 €, soit 200 000 € par an entre 2014 et 2017.

Par ailleurs, le modèle des brevets délivrés, qui devront être rédigés avec une traduction en anglais, devra être révisé en lien avec l'imprimerie nationale.

f. Application outre-mer :

Les dispositions de la convention s'appliqueront outre-mer sans dérogation. En effet, la réglementation relative aux brevets s'applique déjà de façon pleine et entière en outre-mer, même si, en raison des compétences dévolues aux collectivités d'outre-mer, certains titres dits « territoriaux » ont été créés parallèlement à ceux issus de la réglementation internationale. En outre, les principales mesures de la convention concernent les navires de longueur supérieure ou égale à 24 mètres et auront donc un impact mesuré sur les flottilles artisanales de l'outre-mer.

IV. Historique des négociations

En 1995, à l'occasion de la révision de l'annexe de la STCW concernant les navires de commerce, l'OMI, en liaison avec le Bureau international du travail, a décidé de la nécessité de mettre en place une convention similaire pour les navires de pêche. Ainsi, sur l'invitation de l'OMI, une conférence internationale s'est tenue du 26 juin au 7 juillet 1995 à Londres. La conférence a réuni 74 États et a permis l'adoption de la convention STCW-F, ainsi que de neuf résolutions annexées.

Il s'agit d'une avancée sans précédent car les interventions dans le domaine de la pêche ont toujours été parcellaires et isolées, comme le montrent les étapes qui ont finalement mené à la création de la STCW-F :

1966 : l'OIT adopte une convention (n° 125)⁶⁰ sur les brevets de capacité des pêcheurs en vue d'établir des normes relatives aux qualifications requises pour exercer la fonction de capitaine, second ou mécanicien à bord ;

1974 : SOLAS⁶¹ (convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer), règle 13 du chapitre V, les États parties à la convention doivent s'assurer que la formation professionnelle des pêcheurs est d'un niveau équivalent à celui de la formation donnée pour les autres métiers, occupations et industries ;

1977 (convention internationale de Torremolinos) : conférence sur la sécurité des navires de pêche qui invite l'OMI en liaison avec l'OIT et la FAO (Organisation pour l'alimentation et l'agriculture) à poursuivre l'examen de la question de la formation des équipages des navires de pêche et de la délivrance des brevets⁶² ;

1987 : présentation et approbation par l'OMI et l'OIT d'un document destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets ;

1995 : création du code de conduite FAO pour une pêche raisonnable (gestion de la pêche et conservation des ressources)⁶³ ;

1995 : convention STCW-F.

V. État des signatures et ratifications

La convention STCW-F est entrée en vigueur le 29 septembre 2012, douze mois après la ratification du 15^{ème} État (République des Palaos, le 29 septembre 2011), conformément à son article 12.

A la date du 1^{er} mars 2017, vingt pays avaient signé et ratifié la convention⁶⁴ : Canada, République du Congo, Danemark, Espagne, Islande, République des Kiribati, Lettonie, Lituanie, Maroc, Mauritanie, Namibie, Norvège, République des Palaos, Pologne, Russie, Sainte- Lucie, République de Sierra Leone, Syrie, Ukraine, Portugal.

Depuis la décision (UE) 2015/799 du 18 mai 2015 du Conseil de l'Union européenne autorisant les États membres à devenir parties à la convention STCW-F, seuls deux États membres l'ont ratifié (la Pologne et le Portugal).

VI. Déclarations ou réserves.

Le Gouvernement français n'envisage pas de faire de réserve ou déclaration.

⁶⁰ Décret n° 71-434 du 11 juin 1971 portant publication de la convention internationale du travail n° 125 concernant les brevets de capacité des pêcheurs, adoptée à Genève le 21 juin 1966 /

https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000875600

http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312270:NO

⁶¹ <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1185-A-18961-French.pdf>

Publié par décret 80-369 du 14 mai 1980 : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000338167>

⁶² <http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx>

⁶³ <http://www.fao.org/3/a-v9878f.pdf>

⁶⁴ <http://www.imo.org/fr/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

**Annexe I : nouvelle articulation des brevets qui a été mise en place afin d’anticiper la ratification de la convention STCW-F : Pont - Qualifications
et prérogatives dans l’ancien dispositif (issu du décret n°2007-1377 du 21 septembre 2007 avant la réforme)**

	Navires de moins de 9 mètres armés à la petite pêche - en 4e ou 5e catégorie de navigation			Navires armés à la petite pêche			Navires armés à la pêche côtière			Navires armés à la pêche au large			Navires armés à la grande pêche		
Fonction	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine
Brevet															
Certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche	X	X	X												
Brevet de capacité	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Brevet de lieutenant de pêche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		
Brevet de Patron de pêche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Brevet de capitaine de pêche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Pont - Qualifications et prérogatives définies dans le dispositif rénové par le décret n° 2015-723 en vue de la ratification STCW-F

	Navires de moins de 9 mètres armés à la petite pêche - en 4e ou 5e catégorie de navigation			Navires armés à la petite pêche et Navires armés à la pêche côtière ou à la pêche au large d'une longueur < à 24 mètres et allant au plus à 100 milles des côtes			Navires armés à la pêche côtière ou à la pêche au large et : 1. d'une longueur < à 24 mètres et navigant en eaux illimitées ; ou 2. d'une longueur ≥ à 24 mètres et < à 45 mètres et allant au plus à 100 milles des côtes			Navires armés à la pêche côtière ou à la pêche au large			Navires armés à la grande pêche		
Fonction	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine	Officier chargé du quart à la passerelle	Second capitaine	Capitaine
Titres															
Certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche	X	X	X												
Brevet de capitaine 200 Pêche	X	X	X	X	X	X	X	X							
Brevet de lieutenant de pêche	X			X			X			X			X		
Brevet de Patron de pêche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Brevet de capitaine de pêche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

ANNEXE II : Machine - Qualifications et prérogatives dans l'ancien dispositif (issu du décret n°2007-1377 du 21 septembre 2007 avant la réforme)

	Navires d'une puissance propulsive inférieure à 160 kW	Navires d'une puissance propulsive supérieure ou égale à 160 kW et inférieure à 250 kW	Navires d'une puissance propulsive supérieure ou égale à 250 kW et inférieure à 370 kW			Navires d'une puissance propulsive supérieure ou égale à 370 kW et inférieure à 750 kW			Navires d'une puissance propulsive supérieure ou égale à 750 kW et inférieure à 1100 kW			Navires d'une puissance propulsive supérieure ou égale à 1100 kW et inférieure à 3000 kW			Navires d'une puissance propulsive supérieure ou égale à 3000 kW et inférieure à 15000 kW		
			Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien
Fonction	Chef mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien
Brevet																	
Certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche	X																
Certificat d'aptitude à la conduite des moteurs des navires conchylicoles	X	X															
Permis de conduire les moteurs marins	X	X	X	X		X											
Brevet de mécanicien 750 kW	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X					
Brevet de second mécanicien 3000 kW pêche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		
Brevet de chef mécanicien 3000 kW pêche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Brevet de second mécanicien 15000 kW pêche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Brevet de chef mécanicien 15000 kW pêche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Machine - Qualifications et prérogatives définies dans le dispositif rénové par le décret n° 2015-723 en vue de la ratification STCW-F

	Navires d'une puissance propulsive inférieure à 250 kW ³			Navires d'une puissance propulsive inférieure à 750 kW			Navires d'une puissance propulsive inférieure à 3000 kW			Navires d'une puissance propulsive inférieure à 8000 kW			Navires d'une puissance propulsive égale ou supérieure à 8000 kW		
Fonctions	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien	Officier chargé du quart à la machine	Second mécanicien	Chef mécanicien
Titre															
Brevet de mécanicien 250 kW	X	X	X												
Brevet de capitaine 200 ¹	X	X	X												
Brevet de mécanicien 750 kW	X	X	X	X	X	X									
Brevet d'officier chef de quart machine limité à 200 milles des côtes	X ²			X ²			X ²			X ²			X ²		
Brevet d'officier chef de quart machine	X			X			X			X			X		
Brevet de chef de quart de navire de mer	X			X			X			X			X		
Brevet de second mécanicien 3000 kW limité à 200 milles des côtes	X ²	X ²	X ²	X ²	X ²	X ²	X ²	X ²							

Brevet de chef mécanicien 3000 kW limité à 200 milles des côtes	X ²														
Brevet de second mécanicien 3000 kW	X	X	X	X	X	X	X	X	X						
Brevet de chef mécanicien 3000 kW	X	X	X	X	X	X	X	X	X						
Brevet de second mécanicien 8000 kW	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Brevet de chef mécanicien 8000 kW	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Brevet de second mécanicien	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	
Brevet de second polyvalent	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	
Brevet de chef mécanicien	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Brevet de capitaine de 1ère classe de la navigation maritime	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

1 Valable également pour les brevets de capitaine voile 200, capitaine yacht 200 et capitaine 200 pêche.

2 Jusqu'à 200 milles des côtes.

3 Les titulaires du certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche peuvent exercer des fonctions de chef mécanicien à bord des navires d'une puissance propulsive inférieure à 160 kW.