

N° 582

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Enregistré à la Présidence du Sénat le 14 juin 2017

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),

PRÉSENTÉ

au nom de M. Édouard PHILIPPE,

Premier ministre

Par M. Jean-Yves LE DRIAN,

ministre d'État, ministre de l'Europe et des affaires étrangères

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le secteur de la pêche est un secteur très 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.

C'est pourquoi l'Organisation maritime internationale (OMI) en liaison avec le Bureau international du travail (BIT) a organisé en 1995 une conférence à laquelle 74 États (dont la France) ont participé, et qui a adopté, le 7 juillet 1995, la convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (ci-après convention STCW-F) ainsi que neuf résolutions annexées¹. Elle est entrée en vigueur le 29 septembre 2012 après la ratification du 15^{ème} État (République des Palaos, le 29 septembre 2011), conformément à son article 12.

En définissant 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 ainsi pour objet d'élever le niveau de sécurité à bord des navires de pêche.

Son entrée en vigueur pour la France va également permettre de réduire les écarts de concurrence avec les pavillons, européens, comme non européens, peu exigeants en matière sociale et dans le domaine de la formation des gens de mer.

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

¹ La conférence a adopté la convention STCW-F ainsi que neuf résolutions, qui constituent les documents 1 et 2 joints à l'Acte final. Les articles et les règles qui figurent dans l'annexe de la convention STCW-F de 1995 doivent être lus et interprétés comme un seul instrument.

délivrance des brevets et de veille. Cette convention², dite « STCW », a fait ses preuves³. 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 dans le décret n° 97-754 du 2 juillet 1997⁴ 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 Manille⁵, en juin 2010. Ces amendements sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2012 et les dispositions transitoires prévoient leur mise en œuvre jusqu'au 31 décembre 2016.

La convention STCW-F est le pendant pour la navigation de pêche de la convention STCW pour la navigation de commerce. La ratification de la présente convention devrait considérablement faciliter les passerelles entre ces deux secteurs. Actuellement, les formations exigées à la pêche et celles exigées au commerce sont encore bien distinctes et les passages de l'un à l'autre 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.

Enfin, au-delà de ce triple intérêt (favoriser les passerelles entre le commerce et la pêche, réduire la concurrence déloyale et améliorer le niveau de sécurité maritime), il est à relever que l'une des dispositions (article 8.4) 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'État du port, les navires battant le pavillon d'un État non partie à la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'un État partie.

La ratification de la convention STCW-F, adoptée dans le cadre de l'OMI, correspond en outre à l'engagement n° 44a du Grenelle de la mer⁶.

² Convention dite « STCW », pour International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers. Adoption : 7 juillet 1978 ; entrée en vigueur : 28 avril 1984 ; elle est publiée dans le [Décret n° 84-387](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000336801) du 11 mai 1984 : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000336801>

³ <http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>

⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000384311>

⁵ Décret n° 2016-1526 du 14 novembre 2016 portant publication des amendements de Manille : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2016/11/14/2016-1526/jo/texte>

⁶ Extrait du livre bleu des engagements du Grenelle de la mer (10-15 juillet 2009), Page 27 « 44. Mettre en œuvre et améliorer l'application du droit international dans le domaine maritime. 44a. Inciter les Etats à ratifier la Convention sur le travail maritime de 2006, les conventions du Travail à la pêche de 2007 ainsi que le STCW fishing comme la France l'a fait pour le STCW 95 pour la marine de commerce. »

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Livre_bleu.pdf

La convention STCW-F est classique dans sa présentation ; on y trouve le texte de la convention (A) en quinze articles et une annexe énonçant des règles techniques en quatre chapitres (B).

A. - Texte de la convention : les articles 1^{er} à 15 fixent le cadre général de la convention STCW-F

L'**article 1^{er}** de la convention STCW-F porte sur les obligations générales des parties à la convention et précise que l'annexe est partie intégrante de la convention. C'est en effet cette annexe qui constitue le socle des mesures concernant la formation des marins à la pêche.

L'**article 2** définit les termes utilisés dans la présente convention.

L'**article 3** précise le champ d'application de la convention, qui concerne les personnels employés sur les navires de pêche.

L'**article 4** porte sur la communication de renseignements au secrétaire général de l'organisation, chaque Partie étant tenue de fournir un rapport annuel à l'OMI sur les mesures d'application prises ainsi que tout renseignement prévu par la règle 1/5 de l'annexe à la présente convention (voir *infra*).

L'**article 5** précise l'articulation de la présente convention avec les autres traités et prévoit en son paragraphe 2 les cas de conflits de normes entre la convention STCW-F et d'autres accords pouvant exister par ailleurs entre les parties.

L'**article 6** pose le principe de la délivrance des brevets au personnel des navires de pêche conformément aux dispositions de son annexe.

L'**article 7** prescrit aux parties de mettre en place des procédures permettant d'effectuer une enquête impartiale en cas de manquement aux règles de formation ou de délivrance des brevets. Le paragraphe 2 oblige les États parties à adopter des sanctions adaptées « pénales ou disciplinaires » en cas de non-respect des dispositions de la présente convention. Le paragraphe 3 précise contre quelles personnes ces sanctions doivent être appliquées en fonction des manquements constatés (propriétaire, agent du propriétaire, capitaine ou toute personne ayant obtenu par fraude un engagement nécessitant un brevet).

L'**article 8** pose le principe du contrôle auquel chaque partie doit soumettre les navires de pêche d'une autre partie lorsque ceux-ci se trouvent dans ses ports. En cas de constat de manquement aux dispositions de la convention STCW-F, la partie qui effectue le contrôle prend des

mesures pour que le navire n'appareille pas et en rend compte au secrétaire général de l'organisation. Les navires d'une partie non contractante ne doivent pas bénéficier d'un régime plus favorable.

L'**article 9** promeut la coopération technique pour favoriser la formation du personnel des navires de pêche.

Les **articles 10 à 13** traitent de façon classique des modalités d'amendements de la convention par examen par l'OMI ou par une conférence (article 10), de signature et adhésion (article 11), d'entrée en vigueur (article 12) et de dénonciation par l'une des parties après l'expiration d'une période de 5 ans à compter de la date à laquelle la convention entre en vigueur à l'égard de cette partie (article 13).

L'**article 14** désigne le dépositaire de la convention STCW-F, à savoir le secrétaire général de l'OMI.

L'**article 15** définit les langues dans lesquelles la convention STCW-F fait foi, à savoir, les langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe.

B - L'annexe, partie intégrante de la convention, est composée de quatre chapitres

- le chapitre I^{er} définit les dispositions générales ;

- le chapitre II porte sur la délivrance des brevets de capitaine, d'officier au pont, d'officier mécanicien et des certificats de radiocommunication ;

- le chapitre III porte sur la formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche ;

- le chapitre IV porte sur la veille et les modèles de brevets.

Le chapitre I^{er} porte sur les dispositions générales en dix règles (I/1 à I/10).

La règle I/1 définit les termes utilisés dans l'annexe.

La règle I/2 précise que des assouplissements aux prescriptions des règles II/3, 4 et 5 sont possibles pour des navires de longueur inférieure à 45 m et dès lors que leur navigation est circonscrite à des eaux limitées que doit définir chaque État.

La règle I/3 définit les règles de délivrance des brevets et des visas de reconnaissance et prévoit que les brevets délivrés au titre de la convention STCW (« commerce ») pour les fonctions d'officier mécanicien, de chef mécanicien et d'opérateur des radiocommunications sont reconnus comme valides pour les fonctions dans le domaine de la pêche.

La règle I/4 définit les modalités de contrôle à bord des navires de pêche portant sur les qualifications et aptitudes requises au titre des dispositions de la présente convention.

La règle I/5 prévoit les modalités de communication des renseignements fournis au titre de l'article 4 de la convention STCW-F par l'OMI aux autres parties.

Avec la règle I/6, les parties à la convention STCW-F s'engagent à mettre en place des moyens permettant le contrôle des programmes de formation des marins à la pêche mis en œuvre afin de s'assurer de leur conformité avec les dispositions de la convention STCW-F. Un système d'enregistrement des titres (brevets et visas) mentionnés aux règles I/3 et II/1 à II/6 devra être tenu par les parties (paragraphe 2 de la règle).

La règle I/7 porte sur la reconnaissance des brevets émanant des pays étrangers : cette règle prévoit que s'agissant des États parties, il convient préalablement à la reconnaissance de s'assurer que le système de formation du pays duquel émane le brevet respecte bien les prescriptions de la convention (paragraphe 1) ; s'agissant des États non parties à la convention STCW-F, les brevets qu'ils délivrent ne doivent pas être reconnus (paragraphe 2).

La règle I/8 prévoit des dispositions transitoires classiques pour ce genre de convention : les titres délivrés avant l'entrée en vigueur de la convention restent valables 5 ans. À l'issue de cette période quinquennale, tous les brevets entrant dans le champ d'application de la convention doivent être conformes à ses dispositions. Le paragraphe 3 prévoit, sous certaines conditions, et dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la convention à son égard, la délivrance par une partie à la convention d'attestations de service équivalant à un brevet délivré en vertu de la convention STCW-F.

La règle I/9 porte sur les conditions d'attribution des dérogations aux conditions de qualification exigées par la convention. Ces dérogations peuvent être attribuées par l'administration mais dans un cadre très strict : pour une période de 6 mois, en cas de circonstances d'extrême nécessité et uniquement à des marins disposant du brevet immédiatement inférieur à

celui exigé normalement. Un rapport annuel est fait auprès de l'OMI comportant le nombre de dérogations ainsi attribuées.

La règle I/10 admet des modalités particulières de formation, notamment en mer, dès lors que cette modalité assure une efficacité équivalente à ce qui est prescrit par la convention.

Le chapitre II porte sur la délivrance des brevets de capitaine, d'officier au pont, d'officier mécanicien et des certificats d'opérateurs des radiocommunications.

La règle II/1 porte sur les prescriptions minimales obligatoires (aptitude physique, prescriptions relatives au brevet d'officier chargé de quart, évaluation des compétences) pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans les eaux illimitées⁷. Un appendice à cette règle liste les connaissances qui doivent être acquises par ces capitaines en matière de navigation dans toutes les conditions, de tenue du quart, de navigation au radar, d'utilisation de compas magnétique et gyroscope, de météorologie et d'océanographie, de manœuvre dans toutes les conditions, de connaissance générale des principaux éléments de construction et de stabilité des navires de pêche, de manutention et d'arrimage de prise à bord du navire, ainsi qu'en matière de fonctionnement des machines marines de navires de pêche, d'organisation de la prévention et de la lutte contre l'incendie, de consignes à donner dans les situations d'urgence, de procédures à suivre pour les soins médicaux d'urgence ; une compréhension suffisante de la langue anglaise permettant d'utiliser les cartes et autres publications nautiques, des connaissances générales en radiocommunications, des règles de droit maritime et en matière de sauvetage sont également listées.

La règle II/2 est relative aux prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans les eaux illimitées (âge, aptitude physique, justification d'une durée minimale de service en mer d'au moins deux ans, évaluation des compétences, connaissances en matière de radiocommunication conformément à la règle 6).

Un appendice à cette règle précise les compétences et les connaissances qui doivent être maîtrisées pour se voir délivrer ce brevet et exercer ces fonctions ; elles portent sur la navigation (astronomique, en vue

⁷. Navigation 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.

de terre, côtière et au radar), la tenue du quart, l'utilisation des systèmes électroniques de détermination de la position, la météorologie, l'usage des compas magnétique et gyroscopique, les radiocommunications, la prévention et la lutte contre l'incendie, le sauvetage, les consignes à donner dans les situations d'urgence et pour assurer des pratiques de travail sûres pour le personnel, les connaissances de base de la manœuvre d'un navire de pêche et des principaux éléments de la construction d'un navire, l'aptitude à assurer la stabilité d'un navire, la connaissance des règles de sécurité lors des opérations de manutention et d'arrimage de prise à bord du navire, une maîtrise suffisante de l'anglais, le secours médical, les procédures de recherche et de sauvetage, la prévention de la pollution du milieu marin.

La règle II/3 porte sur les prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans les eaux limitées⁸. Un appendice à la règle établit le programme pour l'examen des candidats à ce brevet (en termes de navigation et de détermination de la position, de tenue de quart, de navigation au radar, d'aptitude à déterminer et corriger les erreurs du compas, de météorologie et d'océanographie, de manœuvre des navires de pêche, de connaissance générale des principaux éléments de la construction et de stabilité d'un navire, de manutention et d'arrimage de prise à bord du navire, de machines des navires de pêche, de prévention de l'incendie, de consignes en cas d'urgence, de soins médicaux, de droit maritime, de recherche et sauvetage).

La règle II/4 porte sur les prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans les eaux limitées (âge, aptitude physique, justification d'une durée minimale de service en mer d'au moins deux ans, évaluation des compétences, et des connaissances en matière de radiocommunication conformément à la règle 6). Un appendice à la règle établit le programme pour l'examen des candidats à ce brevet (en termes de navigation en vue de terre, côtière et au radar, de tenue de quart, de systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation, de météorologie, d'aptitude à déterminer et corriger les erreurs du compas, de lutte contre l'incendie, de sauvetage, de consignes à donner dans les situations d'urgence et pour assurer des pratiques de travail sûres pour le personnel, de manœuvre et de stabilité des navires de pêche, de principes de sécurités à observer lors des opérations de manutention et d'arrimage de prise à bord du navire, de

⁸ Voir note 7.

connaissance générale des principaux éléments de la structure du navire, de secours médical, de recherche et sauvetage, de prévention de la pollution du milieu marin).

La règle II/5 porte sur les prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de chef mécanicien et de second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW (âge, aptitude physique, justification d'une durée minimale de service en mer d'au moins douze mois à la machine pour le brevet de second mécanicien et de vingt-quatre mois, dont douze mois au moins avec les qualifications requises pour service en tant que second mécanicien, formation pratique de lutte contre l'incendie, évaluation des compétences). Un appendice à la règle établit le programme pour l'examen des candidats à ce brevet, commun au chef mécanicien ou second mécanicien, et liste les connaissances théoriques élémentaires nécessaires. Les candidats doivent également posséder une connaissance des règles de droit international concernant les droits et responsabilités particulières du personnel du service « machine » ayant trait à la sécurité et à la protection du milieu marin ainsi qu'une connaissance de la gestion et de la formation du personnel à bord des navires de pêche.

La règle II/6 porte sur les prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats du personnel chargé de radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord des navires de pêche qui sont tenues, en vertu d'une convention internationale et la législation nationales, d'être équipés d'un matériel radioélectrique utilisant les fréquences et techniques du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). La règle précise que les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans le « règlement des radiocommunications⁹, » et dans le protocole de Torremolinos de 1993¹⁰, celles relatives à l'entretien du matériel radioélectrique sont énoncées dans le protocole de Torremolinos de 1993 et dans les directives

⁹ Union internationale des télécommunications (uit) : le règlement des radiocommunications incorpore les décisions des conférences mondiales des radiocommunications ainsi que les appendices, résolutions, recommandations et les recommandations de l'uit incorporées par référence. Les règles de procédure sont adoptées par le comité du règlement des radiocommunications sur la base de propositions soumises par le bureau des radiocommunications conformément aux dispositions du no 95 de la constitution et du no 168 de la convention de l'union internationale des télécommunications (uit). Nota : il n'existe pas de document numérisé. Lien vers le site de l'uit : <http://www.itu.int/pub/r-reg-rr/fr>

Recueil des textes fondamentaux de l'Union internationale des télécommunications adoptés par la Conférence de plénipotentiaires : http://www.itu.int/dms_pub/itu-s/oth/02/09/S02090000155201PDF.PDF

¹⁰ La convention internationale de Torremolinos adoptée en 1977 contient des prescriptions de sécurité pour la construction et l'équipement des navires de pêche industrielle. Elle n'a toutefois jamais pu entrer en vigueur, de nombreux États la jugeant inadaptée à leur flotte de pêche, pas plus que le protocole de 1993, censé en faciliter l'application. L'accord du Cap, adopté en 2012 (dont le processus de ratification devrait être prochainement lancé en France) vise une nouvelle fois à surmonter ces difficultés. Entretemps, l'Union européenne, dont c'est une compétence exclusive, a institué un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de plus de 24 mètres fondé sur la convention de Torremolinos, en prévoyant des adaptations régionales et locales.

de l'OMI. Pour le personnel des navires n'utilisant pas le SMDSM, seul le « règlement des radiocommunications » s'applique.

Un appendice à la règle fixe les connaissances et formations supplémentaires requises du personnel chargé de radiocommunications dans le cadre du SMDSM (services radioélectriques en situation d'urgence, radiocommunications de recherche et de sauvetage, moyens pour empêcher les fausses alertes de détresse, systèmes de compte-rendus de navires, consultations médicales par radio, utilisation du Code international de signaux, risques liés au matériel radioélectrique).

La règle II/7 porte sur les prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des capitaines, des officiers et des officiers mécaniciens. Cette règle aligne le régime des brevets délivrés à la pêche sur le régime des brevets du commerce avec le principe d'une validité quinquennale des brevets, qui doivent donc être revalidés tous les 5 ans en démontrant le maintien des compétences (notamment en prouvant avoir navigué suffisamment dans cette période ou en passant un test approuvé).

La règle II/8 porte sur les prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM. L'aptitude physique de ces personnels (en particulier l'acuité visuelle et auditive), de même que les compétences professionnelles, doivent être revalidées tous les 5 ans (notamment en démontrant avoir effectué un service en mer approuvé, ou en ayant assumé des fonctions correspondant à celles prévues dans le certificat obtenu, dans cette période, ou en passant un test ou une formation approuvés).

Le chapitre III (comportant une seule règle) porte sur la formation de base en matière de sécurité (techniques individuelles de survie, prévention et lutte contre l'incendie, consignes d'urgence, premiers secours, prévention de la pollution des mers et des accidents à bord) pour l'ensemble du personnel des navires de pêche.

Le chapitre IV porte sur la veille et les principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle à bord des navires de pêche afin d'assurer la sécurité de la navigation. Les navires de faible dimension exploités dans des eaux limitées peuvent être dispensés par une partie d'observer intégralement ces principes. Ces derniers concernent la composition des équipes de quart, la planification du voyage et la surveillance de la navigation, le fonctionnement du matériel de sécurité et de navigation, les tâches et responsabilités relatives à la navigation, le

maintien en permanence d'une veille constante et vigilante, les précautions pour éviter une pollution du milieu marin, la surveillance des conditions météorologiques, l'attention portée aux autres navires en train de pêcher, la veille radioélectrique.

Les appendices 1 à 3 à cette règle fournissent des modèles d'attestation de délivrance de brevets.

Telles sont les principales dispositions de la convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, dite STCW-F, adoptée le 7 juillet 1995 à Londres qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumise au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, ministre de l'Europe et des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent 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), délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre d'État, ministre de l'Europe et des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée 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) (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 7 juillet 1995, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 14 juin 2017

Signé : ÉDOUARD PHILIPPE

Par le Premier ministre :

Le ministre d'État, ministre de l'Europe et des affaires étrangères

Signé : JEAN-YVES LE DRIAN

**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 : $(2841*1250) + (5276*500) = 6,19$ 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	X^{2}	X^{2}	X^{2}	X^{2}	X^{2}	X^{2}	X^{2}	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.

CONVENTION

INTERNATIONALE SUR LES NORMES DE FORMATION DU PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE, DE DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE (STCW-F) (ENSEMBLE UNE ANNEXE), ADOPTÉE À LONDRES LE 7 JUILLET 1995

LES PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

NOTANT la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (ci-après dénommée « la convention STCW de 1978 »),

DÉSIREUSES d'améliorer encore la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant d'un commun accord des normes internationales de formation, de délivrance des brevets et de veille pour le personnel employé à bord des navires de pêche,

CONSIDÉRANT que le meilleur moyen d'atteindre ce but est de conclure une convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, ci-après dénommée « la convention »,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article 1^{er}

Obligations générales

1. Les Parties s'engagent à donner effet aux dispositions de la convention et de son annexe, qui fait partie intégrante de la convention. Toute référence à la convention constitue en même temps une référence à son annexe.

2. Les Parties s'engagent à promulguer toutes lois et tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer ainsi que de la protection du milieu marin, le personnel à bord des navires de pêche océaniques a les qualifications et l'aptitude correspondant à ses fonctions.

Article 2

Définitions

Aux fins de la convention, sauf disposition expresse contraire :

- .1 le terme « Partie » désigne un Etat à l'égard duquel la convention est entrée en vigueur.
- .2 le terme « administration » désigne le gouvernement de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
- .3 le terme « brevet » désigne un document valide, quelle que soit son appellation, délivré ou reconnu conformément aux dispositions de la convention, et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ledit document ou autorisées par les règlements nationaux.
- .4 le terme « breveté » signifie ayant obtenu un brevet dans les conditions requises.
- .5 le terme « Organisation » désigne l'Organisation maritime internationale.
- .6 l'expression « secrétaire général » désigne le secrétaire général de l'Organisation.
- .7 l'expression « navire de pêche » désigne un navire utilisé à des fins commerciales pour la capture du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer.
- .8 l'expression « navire de pêche océanique » désigne un navire de pêche autre que les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent des règlements portuaires.

Article 3

Champ d'application

La convention s'applique au personnel employé à l'exploitation des navires de pêche océaniques qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie.

Article 4

Communication de renseignements

Chaque Partie communique au secrétaire général les renseignements suivants :

- .1 un rapport sur les mesures qu'elle a prises pour donner aux dispositions de la convention leur plein et entier effet et un nombre suffisant de modèles des brevets délivrés conformément à la convention ; et
- .2 tout autre renseignement spécifié ou prévu par la règle I/5.

Article 5

Autres traités et interprétation

1. Tous les traités, conventions et arrangements antérieurs qui se rapportent aux normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille et qui sont en vigueur entre les Parties conservent leur plein et entier effet, pendant la durée qui leur est assignée, à l'égard :

- .1 du personnel des navires de pêche auquel la présente convention ne s'applique pas ; et
- .2 du personnel des navires de pêche auquel la présente convention s'applique, pour ce qui est des points qui n'y font pas l'objet de prescriptions expresses.

2. Toutefois, dans la mesure où de tels traités, conventions ou arrangements sont en conflit avec les prescriptions de la convention, les Parties revoient les engagements qu'elles ont contractés en vertu desdits traités, conventions et arrangements afin d'éviter tout conflit entre ces engagements et les obligations découlant de la convention.

3. Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la convention restent soumis à la législation des Parties.

Article 6

Délivrance des brevets

Le personnel des navires de pêche doit être breveté conformément aux dispositions de l'annexe de la convention.

Article 7

Dispositions nationales

1. Chaque Partie doit établir des processus et procédures pour effectuer une enquête impartiale lorsqu'a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des biens en mer ou le milieu marin, lequel aurait été commis par les titulaires de brevets ou de visas délivrés par cette Partie dans l'exécution des tâches liées à ces brevets, et pour retirer, suspendre et annuler ces brevets pour une telle raison et pour prévenir les fraudes.

2. Chaque Partie doit prescrire les sanctions pénales ou disciplinaires à appliquer dans les cas où les dispositions de sa législation nationale donnant effet à la présente convention ne sont pas observées s'agissant de navires autorisés à battre son pavillon ou de personnel des navires de pêche dûment breveté par cette Partie.

3. De telles sanctions pénales ou disciplinaires doivent en particulier être prévues et appliquées contre :

- .1 un propriétaire, l'agent du propriétaire ou le capitaine qui a engagé une personne non titulaire d'un brevet prescrit par la présente convention ;
- .2 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 présentes règles exigent de confier à une personne titulaire d'un brevet approprié ; ou
- .3 une personne qui a obtenu par fraude ou fausses pièces un engagement pour exercer une fonction ou servir dans une capacité que les présentes règles exigent de confier à une personne titulaire d'un brevet ou d'une dispense.

4. Une Partie dans la juridiction de laquelle a sa base un propriétaire, l'agent du propriétaire 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 convention spécifié au paragraphe 3 doit offrir toute la coopération possible à toute Partie qui l'avise de son intention d'intenter une procédure sous sa juridiction.

Article 8

Contrôle

1. Les navires de pêche, lorsqu'ils se trouvent dans les ports d'une autre Partie, sont soumis à des contrôles effectués par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie, afin de vérifier que toutes les personnes servant à bord qui sont tenues d'être titulaires d'un brevet au titre de la convention sont détentrices dudit brevet ou d'une dispense appropriée.

2. S'il n'est pas remédié à l'une quelconque des carences mentionnées au paragraphe 3 de la règle I/4 et pour autant qu'il en résulte un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, la Partie qui exerce le contrôle prend des mesures pour que le navire n'appareille pas avant qu'il soit satisfait à ces prescriptions dans la mesure suffisante pour supprimer le danger. Il est rendu compte rapidement au secrétaire général et à l'administration des faits concernant les mesures prises.

3. Dans l'exercice du contrôle :

- .1 il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis de ce fait ; et

- .2 il n'est pas témoigné moins de discrétion à l'égard du personnel de navires de pêche étrangers qu'à l'égard du personnel de navires battant le pavillon de l'Etat du port.
4. Le présent article est appliqué de sorte que les navires battant le pavillon d'une Partie non contractante ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'une Partie.

Article 9

Promotion de la coopération technique

1. Les Parties à la convention doivent, en consultation avec l'Organisation et avec son appui, promouvoir l'aide à apporter aux Etats qui demandent une assistance technique pour :

- .1 former du personnel administratif et technique ;
- .2 créer des établissements pour la formation du personnel des navires de pêche ;
- .3 se procurer des équipements et des installations pour les établissements de formation ;
- .4 mettre au point des programmes de formation appropriés, comprenant une formation pratique à bord de navires de pêche océaniques ; et
- .5 faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions susceptibles d'améliorer les qualifications du personnel des navires de pêche,

de préférence à l'échelon national, sous-régional ou régional, de façon à favoriser la réalisation des objectifs de la convention, compte tenu des besoins particuliers des pays en développement à cet égard.

2. Pour sa part, l'Organisation poursuit ses efforts dans le sens indiqué ci-dessus, de façon appropriée, en consultation ou en association avec d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation internationale du travail et l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture.

Article 10

Amendements

1. La convention peut être modifiée par l'une ou l'autre des procédures suivantes.

2. Amendements après examen par l'Organisation :

- .1 tout amendement proposé par une Partie est soumis au secrétaire général et diffusé par celui-ci à tous les membres de l'Organisation, à toutes les Parties ainsi qu'au directeur général du Bureau international du Travail et au directeur général de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture six mois au moins avant son examen.
- .2 tout amendement ainsi proposé et diffusé est soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen.
- .3 les Parties, qu'elles soient ou non membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements.
- .4 les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément au paragraphe 2.3 (ci-après dénommé « Comité de la sécurité maritime élargi »), à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.
- .5 s'ils sont adoptés conformément aux dispositions du paragraphe 2.4, les amendements sont communiqués par le secrétaire général à toutes les Parties.
- .6 un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties.
- .7 un amendement à l'annexe ou à l'appendice de l'annexe est réputé avoir été accepté :
 - .7.1 à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date d'adoption ; ou
 - .7.2 à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi.

Si pendant la période ainsi spécifiée plus d'un tiers des Parties notifient au secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

- .8 un amendement à un article entre en vigueur, à l'égard des Parties qui l'ont accepté, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté et il entre en vigueur, à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date, six mois après son acceptation par cette Partie.
- .9 un amendement à l'annexe ou à un appendice de l'annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément aux dispositions du paragraphe 2.7 et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Toutefois, avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie peut notifier au secrétaire général qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pour une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pour une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi en décide ainsi au moment de l'adoption de l'amendement.

3. Amendement par une conférence :

- .1 à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque, en association ou en consultation avec le directeur général du Bureau international du travail et le directeur général de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, une conférence des Parties pour examiner les amendements à la présente convention.
- .2 tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le secrétaire général à toutes les Parties aux fins d'acceptation.
- .3 à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues aux paragraphes 2.6 et 2.8 ou 2.7 et 2.9 respectivement, à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi dans ces paragraphes soient considérées comme des références à la conférence.
4. Toute déclaration d'acceptation ou toute objection relative à un amendement ou toute notification communiquée en vertu du paragraphe 2.9 est soumise par écrit au secrétaire général qui informe toutes les Parties de cette communication et de la date à laquelle elle a été reçue.
5. Le secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties de tous amendements qui entrent en vigueur ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.

Article 11

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} janvier 1996 au 30 septembre 1996 et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties à la convention par :
 - .1 signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou
 - .2 signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou
 - .3 adhésion.
2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du secrétaire général.

Article 12

Entrée en vigueur

1. La convention entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 15 Etats ont soit signé cette convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément aux dispositions de l'article 11.
2. Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la convention ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.
3. Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la convention ou d'adhésion à celle-ci après son entrée en vigueur, la convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.
4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la convention est réputé avoir été accepté conformément aux dispositions de l'article 10 s'applique à la convention dans sa forme modifiée.

Article 13

Dénonciation

1. La convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au secrétaire général.
3. La dénonciation prend effet 12 mois après la date à laquelle le secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de tout autre délai plus long indiqué dans la notification.

Article 14

Dépositaire

1. La convention est déposée auprès du secrétaire général de l'Organisation (dénommé ci-après « le dépositaire »).

2. Le dépositaire :

- .1 informe les gouvernements de tous les Etats qui ont signé la convention ou qui y ont adhéré :
 - .1.1 de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt ;
 - .1.2 de la date d'entrée en vigueur de la convention ;
 - .1.3 de tout dépôt d'instrument dénonçant la convention, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ; et
- .2 transmet des copies certifiées conformes de la convention aux gouvernements de tous les Etats qui ont signé la convention ou qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le dépositaire au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

Article 15

Langues

La convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la convention.

FAIT À LONDRES ce sept juillet mil neuf cent quatre-vingt-quinze.

ANNEXE

CHAPITRE I^{er}

Dispositions générales

Règle 1

Définitions

Aux fins de la présente annexe, les définitions ci-après s'appliquent.

1. Le terme « règles » désigne les règles figurant dans l'annexe de la convention.
2. Le terme « approuvé » signifie approuvé par la Partie conformément aux règles.
3. Le terme « capitaine » désigne la personne ayant le commandement d'un navire de pêche.
4. Le terme « officier » désigne un membre de l'équipage, autre que le capitaine, désigné comme tel d'après les lois ou règlements nationaux ou, à défaut, d'après les conventions collectives ou la coutume.
5. L'expression « officier chargé du quart à la passerelle » désigne un officier qualifié conformément aux dispositions de la règle II/2 ou II/4 de la présente convention.
6. L'expression « officier mécanicien » désigne un officier qualifié conformément aux dispositions de la règle II/5 de la présente convention.
7. L'expression « chef mécanicien » désigne l'officier mécanicien principal, responsable de la propulsion mécanique, ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire.
8. L'expression « second mécanicien » désigne 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.
9. L'expression « opérateur des radiocommunications » désigne une personne titulaire d'un certificat approprié, délivré ou reconnu par une administration conformément aux dispositions du règlement des radiocommunications.
10. L'expression « règlement des radiocommunications » désigne le règlement des radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la dernière version de la convention internationale des télécommunications en vigueur.
11. L'expression « convention STCW de 1978 » désigne la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée.
12. L'expression « protocole de Torremolinos de 1993 » désigne le protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977.
13. L'expression « puissance propulsive » désigne la puissance de sortie nominale, continue et totale de tout l'appareil propulsif principal du navire, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel.
14. L'expression « eaux limitées » désigne les eaux au voisinage d'une Partie, telles qu'elles sont définies par son administration et dans lesquelles elle considère qu'il existe un degré de sécurité suffisant pour pouvoir établir, en matière de qualifications des capitaines et des officiers de navires de pêche et de délivrance des brevets, des

normes moins rigoureuses que pour le service en dehors de ces limites. Pour déterminer l'étendue des eaux limitées, l'administration doit tenir compte des directives élaborées par l'Organisation (1).

15. L'expression « eaux illimitées » désigne les eaux au-delà des eaux limitées.

16. La « longueur » (L) est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance de la ligne de quille égale à 85 % du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

17. L'expression « creux sur quille » désigne la distance verticale mesurée de la ligne de quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de travail.

(1) Se reporter à l'annexe 1 de la résolution A.539(13) intitulée *Brevets de patron et d'officier du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m*, adoptée par l'Organisation.

Règle 2

Application

Lorsque l'administration d'une Partie considère qu'il n'est ni raisonnable ni possible dans la pratique d'appliquer pleinement les prescriptions des règles II/3, II/4 et II/5 et la prescription relative à l'utilisation de la langue anglaise au personnel servant à bord d'un navire de pêche d'une longueur inférieure à 45 mètres qui est exploité exclusivement à partir de ses ports et qui se livre à la pêche dans ses eaux limitées, elle peut déterminer, parmi ces règles, celles qui ne devraient pas s'appliquer, intégralement ou partiellement, à ce personnel, sans déroger aux principes de sécurité énoncés dans la convention. Dans ce cas, l'administration intéressée doit communiquer au secrétaire général les détails des mesures qu'elle a prises au sujet de la formation de ce personnel et de la délivrance des brevets pertinents.

Règle 3

Brevets et visas

1. Les brevets destinés au personnel des navires de pêche ne doivent être délivrés que si les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens sont remplies, conformément aux présentes règles.

2. Un brevet délivré par une Partie en application du paragraphe 1 doit être visé par cette Partie pour attester la délivrance du brevet selon le modèle prescrit à l'appendice 1 ou à l'appendice 2.

3. Les brevets et le visa doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays qui les délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, le texte doit comprendre une traduction dans cette langue.

4. Les Parties peuvent, en ce qui concerne les opérateurs des radiocommunications :

- .1 inclure, dans l'examen pour la délivrance d'un certificat conforme au règlement des radiocommunications, les connaissances supplémentaires prescrites à la règle II/6 ; ou
- .2 délivrer un certificat distinct, indiquant que le titulaire possède les connaissances supplémentaires prescrites à la règle II/6.

5. L'administration qui a reconnu un brevet délivré par une autre Partie, ou sous son autorité, en application de la règle 7 doit apposer un visa attestant la reconnaissance du brevet selon le modèle prescrit à l'appendice 3.

6. Le visa doit expirer dès que le brevet visé expire ou est retiré, suspendu ou annulé par la Partie qui l'a délivré et, en tout état de cause, cinq ans au plus après la date de sa délivrance.

7. Tout brevet approprié délivré en vertu des dispositions de la convention STCW de 1978 pour que le titulaire puisse servir en qualité de chef mécanicien, d'officier mécanicien ou d'opérateur des radiocommunications est reconnu comme brevet analogue aux fins du paragraphe 1 ci-dessus, en ce qui concerne les navires de pêche.

8. Sous réserve des variations permises en vertu des appendices 1, 2 et 3, les administrations peuvent utiliser un modèle qui diffère de ceux figurant dans ces appendices ; toutefois, le modèle utilisé doit fournir, au minimum, les renseignements prescrits qui doivent être inscrits en caractères romains et en chiffres arabes.

Règle 4

Procédure de contrôle

1. Le contrôle exercé en vertu de l'article 8 par un fonctionnaire dûment autorisé doit se limiter à :

- .1 vérifier que tous les membres du personnel des navires de pêche servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet au titre de la convention possèdent ce brevet ou la dispense requise. Un tel brevet doit être accepté à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de penser qu'il a été obtenu de façon frauduleuse ou que le détenteur du brevet n'est pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré ; et

- .2 évaluer l'aptitude du personnel des navires de pêche à respecter les normes de veille prescrites par la convention, s'il existe de bonnes raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que les faits ci-après se sont produits :
 - .2.1 le navire a subi un abordage ou s'est échoué ; ou
 - .2.2 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 des conventions internationales ; ou
 - .2.3 le navire, en manœuvrant de façon désordonnée ou peu sûre, n'a pas respecté les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'Organisation ou des pratiques et procédures de navigation sûres ; ou
 - .2.4 le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

2. Dans les cas où il constate des carences au titre du paragraphe 1, le fonctionnaire chargé du contrôle doit en informer immédiatement par écrit le capitaine du navire et l'administration afin que des mesures appropriées puissent être prises. Cette notification doit faire état de façon détaillée des carences qui ont été constatées et des raisons pour lesquelles la Partie considère que ces carences présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

3. Les carences qui peuvent être considérées comme présentant un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement sont, notamment, les suivantes :

- .1 les personnes tenues d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet ni de dispense appropriés ;
- .2 les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration ;
- .3 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 ; ou
- .4 il n'est pas possible de trouver des personnes ayant pris un repos pour assurer le premier quart au départ d'un voyage et les quarts ultérieurs.

Règle 5

Communication de renseignements

1. Le secrétaire général doit diffuser sur demande, aux Parties, les renseignements qui lui ont été communiqués au titre de l'article 4.

2. Une Partie qui ne communique pas les renseignements requis en vertu de l'article 4 dans les vingt-quatre mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la convention à l'égard d'une Partie n'a pas le droit de bénéficier des privilèges de la présente convention tant que le secrétaire général n'a pas reçu les renseignements.

Règle 6

Mesures administratives liées à la délivrance des brevets

1. Chaque Partie s'engage à établir et maintenir un moyen permettant de s'assurer que les programmes dans lesquels sont incorporés l'enseignement et la formation pratique qui sont nécessaires pour atteindre les normes de compétence sont régulièrement contrôlés afin d'en garantir l'efficacité.

2. Dans la mesure où cela est possible dans la pratique, chaque Partie s'engage à tenir un ou des registres de tous les brevets et visas mentionnés aux règles 3 et II/1 à II/6, qui sont délivrés, sont arrivés à expiration ou ont été revalidés, déclarés perdus, suspendus ou annulés ainsi que des dispenses qui ont été accordées, et à fournir des renseignements sur l'état de ces brevets, visas et dispenses lorsque la demande lui en est faite par une autre Partie.

Règle 7

Reconnaissance des brevets

1. Chaque administration doit s'assurer, avant de reconnaître, en le visant conformément à la règle 3, un brevet délivré par une autre Partie, ou sous son autorité, que les prescriptions relatives aux normes de compétence ainsi qu'à la délivrance de brevets et de visas sont pleinement observées par cette Partie.

2. Les brevets délivrés par un Etat non Partie ou sous son autorité ne doivent pas être reconnus.

3. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle et du paragraphe 5 de la règle 3, une administration peut, si les circonstances l'exigent, autoriser une personne titulaire d'un brevet approprié et valide délivré par une autre Partie sans avoir été visé comme cela est prescrit au paragraphe 2 de la règle 3 à servir, pendant une période ne dépassant pas trois mois, à bord d'un navire autorisé à battre son pavillon, à condition qu'un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration puisse être fourni.

Règle 8

Dispositions transitoires

1. Un brevet d'aptitude ou une attestation de service dans une capacité pour laquelle la présente convention exige un brevet, qui a été délivré avant l'entrée en vigueur de la convention à l'égard d'une Partie, en conformité de la législation de cette Partie ou du règlement des radiocommunications, doit être reconnu comme étant valide pour un service après l'entrée en vigueur de la convention à l'égard de cette Partie.

2. 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. Ces brevets doivent être reconnus comme valides aux fins de la convention. Au cours de cette période transitoire, il n'est délivré de tels brevets qu'aux personnes qui ont commencé leur service en mer avant l'entrée en vigueur de la convention à l'égard de la Partie considérée dans le service particulier du navire auquel ces brevets se rapportent. La Partie doit veiller à ce que tous les autres candidats à un brevet passent des examens et obtiennent leurs brevets conformément aux dispositions de la convention.

3. Une Partie peut, dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la convention à son égard, délivrer une attestation de service aux membres du personnel des navires de pêche qui ne possèdent ni un brevet approprié en vertu de la convention, ni un brevet d'aptitude délivré en vertu de la législation de cette Partie avant l'entrée en vigueur de la convention à son égard, mais qui :

- .1 ont servi dans une capacité pour laquelle ils cherchent à obtenir une attestation de service pendant au moins trois années en mer au cours des sept années précédant l'entrée en vigueur de la convention à l'égard de cette Partie ;
- .2 ont fourni une preuve attestant qu'ils ont accompli ce service de façon satisfaisante ;
- .3 ont prouvé à la Partie leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne leur acuité visuelle et auditive, compte tenu de leur âge au moment où ils présentent leur demande.

Aux fins de la convention, une attestation de service délivrée en application du présent paragraphe doit être considérée comme l'équivalent d'un brevet délivré en vertu de la convention.

Règle 9

Dispenses

1. Dans des circonstances d'extrême nécessité, une administration peut, si elle estime qu'il n'en découlera aucun danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, délivrer une dispense permettant à une personne de servir à bord d'un navire de pêche donné pendant une période donnée ne dépassant pas six mois dans une capacité, autre que celle d'opérateur des radiocommunications, sous réserve des dispositions du règlement des radiocommunications, pour laquelle elle ne détient pas le brevet approprié, à condition de s'être assurée que le titulaire de la dispense possède des qualifications suffisantes pour occuper le poste vacant d'une manière offrant toute sécurité.

2. Toute dispense accordée pour un poste ne doit l'être qu'à une personne possédant le brevet requis pour occuper le poste immédiatement au-dessous. Lorsque, pour le poste au-dessous, aucun brevet n'est requis au titre de la convention, une dispense peut être délivrée à une personne dont la compétence et l'expérience sont, de l'avis de l'administration, d'un niveau nettement équivalant à celui qui est requis pour le poste à pourvoir, à condition que cette personne soit tenue, si elle ne détient pas un brevet approprié, de passer un test accepté par l'administration pour démontrer qu'une telle dispense peut lui être accordée en toute sécurité. En outre, l'administration doit s'assurer que le poste en question sera occupé dès que possible par le titulaire d'un brevet approprié.

3. Tous les ans, dès que possible après le 1^{er} janvier, chaque Partie doit envoyer au secrétaire général un rapport fournissant des renseignements sur le nombre total de dispenses concernant chacune des capacités pour lesquelles un brevet est exigé, y compris lorsqu'aucune dispense n'a été accordée.

Règle 10

Equivalences

1. Les prescriptions de la convention n'empêchent pas une Partie de conserver ou d'adopter d'autres dispositions en matière d'enseignement et de formation, notamment celles qui comportent un service en mer et une organisation de bord spécialement adaptés aux progrès techniques et à des types particuliers de navires, à condition que le niveau du service en mer, des connaissances et de l'efficacité atteint en matière de navigation et de manœuvre technique du navire assure un degré de sécurité en mer et ait des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, au moins équivalents à ceux des prescriptions de la convention.

2. Les détails de ces dispositions doivent figurer dans le rapport communiqué en vertu de l'article 4.

CHAPITRE II

Délivrance des brevets de capitaine, d'officier et d'officier mécanicien et des certificats d'opérateur des radiocommunications

Règle 1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux illimitées

1. Tout capitaine d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploité dans des eaux illimitées doit être titulaire d'un brevet approprié.
2. Tout candidat à un brevet doit :
 - .1 prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ;
 - .2 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux illimitées et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle ou en tant que capitaine à bord de navires de pêche d'une longueur de 12 mètres au moins. Toutefois, la Partie peut permettre que ce service soit remplacé par une période de service en mer approuvé ne dépassant pas six mois en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de mer visés par la convention STCW de 1978 ; et
 - .3 avoir passé un examen ou des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Ces examens doivent porter au moins sur les matières décrites dans l'appendice de la présente règle. Il n'est pas nécessaire qu'un candidat titulaire d'un brevet d'aptitude valide, délivré conformément aux dispositions de la convention STCW de 1978 subisse à nouveau des épreuves portant sur les matières énumérées dans l'appendice qu'il a déjà passées à un niveau équivalent ou supérieur pour obtenir le brevet prévu par la convention.

Appendice de la règle 1

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux illimitées

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux illimitées. Compte tenu du fait que le capitaine est, en dernier ressort, responsable de la sécurité du navire et de son équipage en toutes circonstances, y compris pendant les opérations de pêche, l'examen qui porte sur les matières indiquées doit permettre de vérifier que les candidats ont bien assimilé toutes les informations disponibles qui ont trait à la sécurité du navire et de son équipage, conformément au programme.
2. Navigation et détermination de la position.
 - 2.1 Planification du voyage et navigation dans toutes les conditions :
 - .1 par des méthodes acceptables de tracé des routes océaniques ;
 - .2 dans des eaux resserrées ;
 - .3 dans les glaces, le cas échéant ;
 - .4 par visibilité réduite ;
 - .5 dans des dispositifs de séparation du trafic, le cas échéant ; et
 - .6 dans des zones soumises aux marées ou aux courants.
 - 2.2 Détermination de la position :
 - .1 par des observations astronomiques ;
 - .2 par des observations en vue de terre, y compris l'utilisation des relèvements d'amers et d'aides à la navigation telles que phares, balises et bouées, ainsi que des cartes, des avis aux navigateurs et autres publications appropriées en vue d'évaluer l'exactitude du point en résultant ; et
 - .3 par l'emploi, à la satisfaction de la Partie, des aides électroniques modernes à la navigation dont sont équipés les navires de pêche, et en particulier grâce à la connaissance de leurs principes de fonctionnement, de leurs limitations, des sources d'erreur, de la détection des présentations erronées de renseignements et des méthodes de correction en vue de déterminer exactement la position.
3. Tenue du quart.
 - 3.1 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, notamment des annexes II et IV qui intéressent la sécurité de la navigation.
 - 3.2 Démontrer une connaissance des « principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle », tels que prescrits au chapitre IV.

4. Navigation au radar.

4.1 Démontrer, à l'aide d'un simulateur de radar ou, à défaut, d'un plateau de manœuvre, une connaissance des principes fondamentaux du radar et une aptitude à le faire fonctionner et l'utiliser ainsi qu'à interpréter et analyser les informations fournies par l'appareil, y compris ce qui suit :

- .1 facteurs affectant le fonctionnement et la précision ;
- .2 réglage initial et entretien de l'image ;
- .3 détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer, etc. ;
- .4 distance et relèvement ;
- .5 identification des échos critiques ;
- .6 route et vitesse d'autres navires ;
- .7 heure et point de rapprochement maximal de navires traversiers, en routes convergentes ou rattrapants ;
- .8 détection des changements de route et de vitesse d'autres navires ;
- .9 effets des changements de route et/ou de vitesse du navire porteur ; et
- .10 application du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

5. Compas magnétique et gyroscopique.

5.1 Aptitude à déterminer et à corriger les erreurs du compas magnétique et du compas gyroscopique à l'aide d'observations en vue de terre et astronomiques.

6. Météorologie et océanographie.

6.1 Connaissance des instruments météorologiques et de leur utilisation.

6.2 Aptitude à utiliser les renseignements météorologiques disponibles.

6.3 Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques, notamment, à la discrétion de la Partie, des cyclones tropicaux et des moyens d'éviter leur centre et leurs secteurs dangereux.

6.4 Connaissance des conditions météorologiques, telles que le brouillard, susceptibles de mettre le navire en danger.

6.5 Aptitude à utiliser les publications nautiques pertinentes relatives aux marées et aux courants.

6.6 Aptitude à calculer l'heure et la hauteur de la pleine mer et de la basse mer, ainsi que la direction et la vitesse des courants de marée.

7. Manœuvre des navires de pêche.

7.1 Manœuvre d'un navire de pêche dans toutes les conditions, notamment :

- .1 accostage, appareillage et manœuvre des ancres dans diverses conditions de vent et de marée ;
- .2 manœuvre en eaux peu profondes ;
- .3 maîtrise et manœuvre du navire de pêche par gros temps, y compris la vitesse appropriée, en particulier par mer de l'arrière et mer oblique, assistance à un navire ou un aéronef en détresse, moyens permettant d'empêcher un navire difficile à gouverner de tomber en travers, et de réduire la dérive ;
- .4 manœuvre du navire pendant les opérations de pêche, une attention particulière étant accordée aux facteurs susceptibles de compromettre la sécurité du navire pendant ces opérations ;
- .5 précautions à prendre lors des manœuvres de mise à l'eau des canots de secours ou des embarcations ou radeaux de sauvetage par mauvais temps ;
- .6 méthodes à suivre pour hisser à bord du navire des survivants à partir de canots de secours ou d'embarcations ou radeaux de sauvetage ;
- .7 mesures pratiques à prendre éventuellement en cas de navigation dans les glaces, en présence d'icebergs ou en cas d'accumulation de glace à bord ;
- .8 utilisation des dispositifs de séparation du trafic et navigation à l'intérieur de ces dispositifs ;
- .9 importance qu'il y a à naviguer à vitesse réduite pour éviter les avaries causées par les lames de proue et de poupe produites par le navire ;
- .10 transfert du poisson en mer vers des navires-usines ou d'autres navires ; et
- .11 ravitaillement en combustible en mer.

8. Construction et stabilité des navires de pêche.

8.1 Connaissance générale des principaux éléments de construction d'un navire et de l'appellation correcte des différentes parties.

8.2 Connaissance des théories et des facteurs qui influent sur l'assiette et la stabilité ainsi que des mesures nécessaires pour conserver une assiette et une stabilité assurant une sécurité suffisante.

8.3 Démontrer l'aptitude à utiliser les données de stabilité, les tables de stabilité et d'assiette et les calculs préalables des conditions d'exploitation.

8.4 Connaissance des effets des carènes liquides et de l'accumulation de glace, le cas échéant.

8.5 Connaissance des effets de l'eau embarquée sur le pont.

8.6 Connaissance de l'importance de l'étanchéité aux intempéries et de l'étanchéité à l'eau du navire.

9. Manutention et arrimage de la prise.

9.1 Arrimage et assujettissement de la prise à bord du navire, y compris les appareils de pêche.

9.2 Opérations de chargement et de déchargement et, plus particulièrement, moments d'inclinaison dus aux appareils et à la prise.

10. Machines des navires de pêche.

10.1 Principes de fonctionnement des machines marines des navires de pêche.

10.2 Machines auxiliaires du navire.

10.3 Connaissance générale des termes de mécanique navale.

11. Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie.

11.1 Organisation d'exercices d'incendie.

11.2 Types d'incendie et phénomènes chimiques intervenant dans les incendies.

11.3 Dispositifs de lutte contre l'incendie.

11.4 Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

11.5 Connaissance des dispositions relatives au matériel de lutte contre l'incendie.

12. Consignes en cas d'urgence.

12.1 Précautions à prendre lors de l'échouage du navire.

12.2 Mesures à prendre avant et après l'échouement.

12.3 Mesures à prendre lorsque les appareils s'accrochent au fond ou à une autre obstruction.

12.4 Méthodes de renflouement d'un navire échoué avec et sans assistance.

12.5 Mesures à prendre après un abordage.

12.6 Colmatage provisoire des brèches.

12.7 Mesures à prendre pour la protection et la sécurité de l'équipage dans des situations d'urgence.

12.8 Limitation des avaries et sauvetage du navire après un incendie ou une explosion.

12.9 Abandon du navire.

12.10 Manière de gouverner, de gréer et d'utiliser des moyens de fortune pour gouverner en cas d'urgence et manière d'installer un gouvernail de fortune si cela est possible.

12.11 Sauvetage des personnes à bord d'un navire en détresse ou d'une épave.

12.12 Repêchage d'un homme à la mer.

12.13 Remorquage et prise en remorque.

13. Soins médicaux

13.1 Connaissance des procédures à suivre pour les premiers secours.

13.2 Connaissance de la procédure à suivre pour obtenir des consultations médicales par radio.

13.3 Connaissance approfondie de l'utilisation des publications suivantes :

.1 *guide médical international de bord* ou publications nationales équivalentes ; et

.2 section médicale du *code international de signaux*.

14. Droit maritime.

14.1 Connaissance des règles de droit maritime international consacrées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et les responsabilités particulières du capitaine, et notamment de celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. Une attention particulière doit être accordée aux questions suivantes :

.1 certificats et autres documents que les navires de pêche sont tenus d'avoir à bord en vertu des conventions internationales, conditions dans lesquelles ils peuvent être obtenus et période de validité légale ;

.2 responsabilités en vertu des dispositions pertinentes du protocole de Torremolinos de 1993 ;

.3 responsabilités en vertu des dispositions pertinentes du chapitre V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

.4 responsabilités en vertu des dispositions pertinentes de l'annexe I et de l'annexe V de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif ;

.5 déclarations maritimes de santé et dispositions du règlement sanitaire international ;

.6 responsabilités en vertu de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ; et

.7 responsabilités en vertu d'autres instruments internationaux concernant la sécurité du navire et de l'équipage.

14.2 L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de la Partie mais elle doit englober les dispositions nationales en vue de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux applicables.

15. Anglais.

Connaissance suffisante de la langue anglaise permettant au capitaine d'utiliser les cartes et autres publications nautiques, de comprendre les informations météorologiques et les messages concernant la sécurité et l'exploitation

du navire ainsi que de communiquer avec d'autres navires ou avec des stations côtières. Aptitude à comprendre et à utiliser *les phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes*.

16. Communications.

16.1 Connaissance générale des principes et des éléments de base nécessaires à l'utilisation en toute sécurité et efficacité de tous les sous-systèmes et du matériel requis dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

16.2 Connaissance des systèmes d'avis à la navigation et d'avis météorologiques et du choix des services de communication appropriés.

16.3 Connaissance des effets néfastes d'une mauvaise utilisation du matériel de communication.

16.4 Lorsque les candidats ont passé un examen portant sur ces matières pour des brevets d'un niveau inférieur, la Partie peut les dispenser de passer à nouveau le même examen.

16.5 Aptitude à émettre et à recevoir des signaux au moyen d'un feu à signaux Morse et à utiliser *le code international de signaux*.

17. Sauvetage.

17.1 Connaissance approfondie des engins de sauvetage et des dispositions à prendre en matière de sauvetage.

17.2 Connaissance approfondie des consignes en cas d'urgence, du rôle d'appel et des exercices.

18. Recherche et sauvetage.

18.1 Connaissance approfondie du *Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR)*.

19. Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche.

19.1 Connaissance des dispositions de la partie A du Recueil de la sécurité FAO/ILO/IMO pour les pêcheurs et les navires de pêche.

20. Méthodes de démonstration de l'aptitude.

20.1 Navigation.

20.1.1 Démontrer l'aptitude à utiliser le sextant, le taximètre et l'alidade à prisme et à porter sur la carte la position, la route et les relèvements.

20.2 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

20.2.1 En utilisant des modèles réduits montrant les signaux ou les feux appropriés ou un simulateur des feux de navigation.

20.3 Radar.

20.3.1 En procédant à des observations des simulateurs de radar ou des plateaux de manœuvre.

20.4 Lutte contre l'incendie

20.4.1 En participant à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

20.5 Communications.

20.5.1 En passant avec succès un test pratique.

20.6 Sauvetage.

20.6.1 En maniant des engins de sauvetage, y compris en endossant des brassières de sauvetage et, le cas échéant, une combinaison d'immersion.

Règle 2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux illimitées

1. Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploité dans des eaux illimitées doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

.1 avoir 18 ans au moins ;

.2 prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ;

.3 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de deux ans au moins en tant que membre du service « pont » à bord de navires de pêche d'une longueur de 12 mètres au moins. Toutefois, l'administration peut permettre que le service en mer soit remplacé par une période de formation spéciale ne dépassant pas une année, à condition que le programme de formation spéciale soit d'une qualité au moins équivalente à la période de service requis en mer qu'il remplace, ou par une période de service en mer approuvé, attestée dans un registre approuvé, tel que visé par la convention STCW de 1978.

.4 avoir passé un examen ou des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Ces examens doivent porter sur les matières décrites dans l'appendice de la présente règle. Il n'est pas nécessaire qu'un candidat titulaire d'un brevet d'aptitude valide, délivré conformément aux dispositions de la convention STCW de 1978 subisse à nouveau des épreuves portant sur les matières énumérées dans

l'appendice qu'il a déjà passées à un niveau équivalent ou supérieur pour obtenir le brevet prévu par la convention ;

- .5 satisfaire aux prescriptions applicables de la règle 6, pour l'exécution des tâches assignées en matière de radio-communications conformément au règlement des radio-communications.

Appendice de la règle 2

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux illimitées

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux illimitées.

2. Navigation astronomique.

Aptitude à utiliser les corps célestes pour déterminer les erreurs du compas.

3. Navigation en vue de terre et navigation côtière.

3.1 Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant :

.1 les amers ;

.2 les aides à la navigation, y compris les phares, les balises et les bouées ; et

.3 la navigation à l'estime, compte tenu des vents, des marées, des courants, de la vitesse déterminée en fonction du nombre de tours/minute de l'hélice et au moyen du loch.

3.2 Connaissance approfondie et aptitude à utiliser les cartes et publications nautiques, telles que les instructions nautiques, les tables des marées, les avis aux navigateurs et les avis radio à la navigation.

4. Navigation au radar.

4.1 Démontrer, à l'aide d'un simulateur de radar ou, à défaut, d'un plateau de manœuvre, une connaissance des principes fondamentaux du radar et une aptitude à le faire fonctionner et l'utiliser ainsi qu'à interpréter et analyser les informations fournies par l'appareil (2), y compris ce qui suit :

.1 facteurs affectant le fonctionnement et la précision ;

.2 réglage initial et entretien de l'image ;

.3 détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer, etc. ;

.4 distance et relèvement ;

.5 identification des échos critiques ;

.6 route et vitesse des autres navires ;

.7 heure et point de rapprochement maximal de navires traversiers, en routes convergentes ou rattrapants ;

.8 détection des changements de route et de vitesse d'autres navires ;

.9 effets des changements de route et/ou de vitesse du navire porteur ; et

.10 application du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

5. Tenue du quart.

5.1 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, notamment des annexes II et IV qui intéressent la sécurité de la navigation.

5.2 Démontrer une connaissance du contenu des « Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle », tels que prescrits au chapitre IV.

6. Systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation.

Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant les aides électroniques à la navigation, à la satisfaction de la Partie.

7. Météorologie.

7.1 Connaissance des instruments météorologiques de bord et de leur utilisation.

7.2 Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques.

8. Compas magnétique et gyroscopique.

Utilisation des compas et instruments auxiliaires et précautions requises.

9. Communications.

.1 connaissance générale des principes et des éléments de base nécessaires à l'utilisation en toute sécurité et efficacité de tous les sous-systèmes et du matériel requis dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

.2 connaissance des systèmes d'avis à la navigation et d'avis météorologiques et du choix des circuits de communication appropriés.

.3 connaissance des effets néfastes d'une mauvaise utilisation du matériel de communication.

10. Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie.

- .1 connaissance des types d'incendie et des phénomènes chimiques intervenant dans les incendies.
- .2 connaissance des dispositifs et des méthodes de lutte contre l'incendie.
- .3 participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

11. Sauvetage.

Aptitude à organiser des exercices d'abandon du navire et connaissance de l'utilisation des engins de sauvetage et de leur armement, notamment des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques. Techniques de survie en mer, y compris participation à un cours approuvé sur la survie en mer.

12. Consignes en cas d'urgence et pratiques de travail sûres pour le personnel des navires de pêche.

Connaissance des questions énumérées dans les sections pertinentes de la partie A du Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche et au chapitre VIII de l'annexe du protocole de Torremolinos de 1993.

13. Manœuvre des navires de pêche.

Connaissance de base de la manœuvre d'un navire de pêche, notamment :

- .1 accostage, appareillage, mouillage et manœuvre le long d'autres navires en mer ;
- .2 manœuvre du navire pendant les opérations de pêche, une attention particulière étant accordée aux facteurs susceptibles de compromettre la sécurité du navire pendant ces opérations ;
- .3 effets des vents, des marées et des courants sur la manœuvre du navire ;
- .4 manœuvre en eaux peu profondes ;
- .5 maîtrise du navire de pêche par mauvais temps ;
- .6 sauvetage des personnes et assistance à un navire ou à un aéronef en détresse ;
- .7 remorquage et prise en remorque ;
- .8 repêchage d'un homme à la mer ; et
- .9 mesures pratiques à prendre éventuellement en cas de navigation dans les glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord.

14. Construction des navires de pêche.

Connaissance générale des principaux éléments de la construction d'un navire.

15. Stabilité du navire.

Démontrer l'aptitude à utiliser les données de stabilité, les tables de stabilité et d'assiette et les calculs préalables des conditions d'exploitation.

16. Manutention et arrimage de la prise.

Connaissance des principes de sécurité à observer lors des opérations de manutention et d'arrimage de la prise et connaissance de leur incidence sur la sécurité du navire.

17. Anglais.

Connaissance suffisante de la langue anglaise permettant à l'officier d'utiliser les cartes et autres publications nautiques, de comprendre les informations météorologiques et les messages concernant la sécurité et l'exploitation du navire. Aptitude à comprendre et à utiliser *les phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes*.

18. Secours médical.

Connaissance des procédures à suivre pour les premiers secours. Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio.

19. Recherche et sauvetage.

Connaissance suffisante des procédures de recherche et de sauvetage fondées sur le *Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR)*.

20. Prévention de la pollution du milieu marin.

Connaissance des précautions à observer pour prévenir la pollution du milieu marin.

21. Méthodes de démonstration de l'aptitude.

La Partie doit prescrire les méthodes permettant de démontrer l'aptitude dans les domaines pertinents requis dans le présent appendice.

(2) Se reporter à la résolution 2 de la Conférence STCW-F de 1995.

Règle 3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux limitées

1. Tout capitaine d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploité dans des eaux limitées doit, s'il ne possède pas de brevet délivré en conformité de la règle 1, être titulaire d'un brevet approprié délivré au moins en conformité des dispositions de la présente règle.

2. Tout candidat à un brevet doit :

- .1 prouver à l'administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ;
- .2 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux limitées ou illimitées et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de douze mois au moins en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle ou en tant que capitaine à bord de navires de pêche d'une longueur de 12 mètres au moins. Toutefois, une Partie peut permettre que ce service soit remplacé par une période de service en mer approuvé ne dépassant pas six mois en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de commerce ;
- .3 avoir passé un examen ou des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Ces examens doivent porter sur les matières décrites dans l'appendice de la présente règle.

3. Compte tenu des incidences éventuelles sur la sécurité de tous les navires et ouvrages pouvant se trouver dans les mêmes eaux limitées, la Partie devrait prendre en considération les eaux limitées qu'elle a définies conformément à la définition donnée à la règle I/1 et déterminer les matières supplémentaires qu'il conviendrait éventuellement d'inclure dans les examens.

4. Il n'est pas nécessaire qu'un candidat titulaire d'un brevet d'aptitude valide, délivré conformément aux dispositions de la convention STCW de 1978 subisse à nouveau les épreuves portant sur les matières énumérées dans l'appendice qu'il a déjà passées à un niveau équivalent ou supérieur pour obtenir le brevet prévu par la convention.

Appendice de la règle 3

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux limitées

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux limitées. Compte tenu du fait que le capitaine est, en dernier ressort, responsable de la sécurité du navire et de son équipage en toutes circonstances, y compris pendant les opérations de pêche, l'examen qui porte sur les matières indiquées doit permettre de vérifier que le candidat a bien assimilé toutes les informations disponibles qui ont trait à la sécurité du navire et de son équipage, conformément au programme.

2. Navigation et détermination de la position.

2.1 Planification du voyage et navigation dans toutes les conditions :

- .1 par des méthodes acceptables de tracé des routes ;
- .2 dans des eaux resserrées ;
- .3 dans les glaces, le cas échéant ;
- .4 par visibilité réduite ;
- .5 dans des dispositifs de séparation du trafic, le cas échéant ; et
- .6 dans des zones soumises aux marées ou aux courants.

2.2 Détermination de la position :

- .1 par des observations en vue de terre, y compris l'utilisation des relèvements d'amers et d'aides à la navigation telles que phares, balises et bouées, ainsi que des cartes, des avis aux navigateurs et autres publications appropriées et l'évaluation de l'exactitude du point en résultant ; et
- .2 par l'emploi, à la satisfaction de la Partie, des aides électroniques modernes à la navigation dont sont équipés les navires de pêche intéressés.

3. Tenue du quart.

3.1 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, notamment des annexes II et IV qui intéressent la sécurité de la navigation.

3.2 Démontrer une connaissance des « principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle », tels que prescrits au chapitre IV.

4. Navigation au radar.

4.1 La Partie doit décider s'il convient ou non d'incorporer le programme sur le radar figurant ci-dessous dans les prescriptions générales pour la délivrance du brevet de capitaine. Si elle décide de ne pas l'incorporer, elle doit s'assurer qu'il est tenu compte de ce programme aux fins de la délivrance du brevet de capitaine de navires dotés d'un équipement radar qui sont exploités dans des eaux limitées.

4.2 Démontrer, à l'aide d'un simulateur de radar ou, à défaut, d'un plateau de manœuvre, une connaissance des principes fondamentaux du radar et une aptitude à le faire fonctionner et l'utiliser ainsi qu'à interpréter et à analyser les informations fournies par l'appareil (3), y compris ce qui suit :

- .1 facteurs affectant le fonctionnement et la précision ;
- .2 réglage initial et entretien de l'image ;
- .3 détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer ;
- .4 distance et relèvement ;
- .5 identification des échos critiques ;
- .6 route et vitesse d'autres navires ;
- .7 heure et point de rapprochement maximal de navires traversiers, en routes convergentes ou rattrapants ;
- .8 détection des changements de route et de vitesse d'autres navires ;
- .9 effets des changements de route et/ou de vitesse du navire porteur ; et
- .10 application du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

5. Compas.

5.1 Aptitude à déterminer et à corriger les erreurs du compas.

6. Météorologie et océanographie.

6.1 Connaissance des instruments météorologiques et de leur utilisation.

6.2 Aptitude à utiliser les renseignements météorologiques disponibles.

6.3 Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques auxquels sont soumises les eaux limitées en question, à la discrétion de la Partie.

6.4 Connaissance des conditions météorologiques affectant les eaux limitées en question et susceptibles de mettre le navire en danger, à la discrétion de la Partie.

6.5 Aptitude à utiliser, le cas échéant, les publications nautiques pertinentes relatives aux marées et aux courants.

7. Manœuvre des navires de pêche.

7.1 Manœuvre d'un navire de pêche dans toutes les conditions, notamment :

- .1 accostage, appareillage et manœuvre des ancres dans diverses conditions de vent et de marée ;
- .2 manœuvre en eaux peu profondes ;
- .3 maîtrise et manœuvre du navire de pêche par gros temps, y compris vitesse appropriée, en particulier par mer de l'arrière et mer oblique, assistance à un navire ou un aéronef en détresse, moyens permettant d'empêcher un navire difficile à gouverner de tomber en travers, et de réduire la dérive ;
- .4 manœuvre du navire pendant les opérations de pêche, une attention particulière étant accordée aux facteurs susceptibles de compromettre la sécurité du navire pendant ces opérations ;
- .5 précautions à prendre lors des manœuvres de mise à l'eau des canots de secours ou des embarcations ou radeaux de sauvetage par mauvais temps ;
- .6 méthodes à suivre pour hisser à bord du navire des survivants à partir de canots de secours ou d'embarcations ou radeaux de sauvetage ;
- .7 mesures pratiques à prendre éventuellement en cas de navigation dans les glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord ;
- .8 utilisation, le cas échéant, des dispositifs de séparation du trafic et navigation à l'intérieur de ces dispositifs ;
- .9 importance qu'il y a à naviguer à vitesse réduite pour éviter les avaries causées par les lames de proue et de poupe produites par le navire ; et
- .10 transfert du poisson en mer vers des navires-usines ou d'autres navires.

8. Construction et stabilité des navires de pêche.

8.1 Connaissance générale des principaux éléments de construction d'un navire et de l'appellation correcte des différentes parties.

8.2 Connaissance des théories et des facteurs qui influent sur l'assiette et la stabilité ainsi que des mesures nécessaires pour conserver une assiette et une stabilité assurant une sécurité suffisante.

8.3 Démontrer l'aptitude à utiliser les données de stabilité, les tables de stabilité et d'assiette et les calculs préalables des conditions d'exploitation.

8.4 Connaissance des effets des carènes liquides et de l'accumulation de glace, le cas échéant.

8.5 Connaissance des effets de l'eau embarquée sur le pont.

8.6 Connaissance de l'importance de l'étanchéité aux intempéries et de l'étanchéité à l'eau du navire.

9. Manutention et arrimage de la prise.
 - 9.1 Arrimage et assujettissement de la prise à bord du navire, y compris les appareils de pêche.
 - 9.2 Opérations de chargement et de déchargement et, plus particulièrement, moments d'inclinaison dus aux appareils et à la prise.
10. Machines des navires de pêche.
 - 10.1 Principes de fonctionnement des machines marines des navires de pêche.
 - 10.2 Machines auxiliaires du navire.
 - 10.3 Connaissance générale des termes en mécanique navale.
11. Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie.
 - 11.1 Organisation d'exercices d'incendie.
 - 11.2 Types d'incendie et phénomènes chimiques intervenant dans les incendies.
 - 11.3 Dispositifs de lutte contre l'incendie.
 - 11.4 Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.
 - 11.5 Connaissance des dispositions relatives au matériel de lutte contre l'incendie.
12. Consignes en cas d'urgence.
 - 12.1 Précautions à prendre lors de l'échouage du navire.
 - 12.2 Mesures à prendre avant et après l'échouement.
 - 12.3 Mesures à prendre lorsque les appareils s'accrochent au fond ou à une autre obstruction.
 - 12.4 Méthodes de renflouement d'un navire échoué avec et sans assistance.
 - 12.5 Mesures à prendre après un abordage.
 - 12.6 Colmatage provisoire des brèches.
 - 12.7 Mesures à prendre pour la protection et la sécurité de l'équipage dans des situations d'urgence.
 - 12.8 Limitation des avaries et sauvetage du navire après un incendie ou une explosion.
 - 12.9 Abandon du navire.
 - 12.10 Manière de gouverner, de gréer et d'utiliser des moyens de fortune pour gouverner en cas d'urgence et manière d'installer un gouvernail de fortune si cela est possible.
 - 12.11 Sauvetage des personnes à bord d'un navire en détresse ou d'une épave.
 - 12.12 Repêchage d'un homme à la mer.
 - 12.13 Remorquage et prise en remorque.
13. Soins médicaux.
 - 13.1 Connaissance des procédures à suivre pour les premiers secours. Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio.
 - 13.2 Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio, y compris aptitude à prendre des mesures efficaces en se fondant sur les renseignements ainsi obtenus en cas d'accident ou de maladie susceptible de survenir à bord.
14. Droit maritime.
 - 14.1 Compte tenu des eaux limitées telles que définies par la Partie, connaissance des règles de droit maritime international consacrées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et les responsabilités particulières du capitaine dans les eaux en question, et notamment des règles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin.
 - 14.2 L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de la Partie mais devrait englober les dispositions nationales en vue de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux applicables.
15. Sauvetage.

Connaissance des engins de sauvetage dont sont pourvus les navires de pêche. Organisation des exercices d'abandon du navire et utilisation du matériel.
16. Recherche et sauvetage.

Connaissance des procédures de recherche et de sauvetage.
17. Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche – Partie A.

Connaissance des dispositions de ce recueil dans la mesure prescrite par la Partie.
18. Méthodes de démonstration de l'aptitude.

La Partie doit prescrire les méthodes appropriées permettant de démontrer l'aptitude dans les domaines pertinents requis dans le présent appendice.

(3) Se reporter à la résolution 2 de la Conférence STCW-F de 1995.

Règle 4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux limitées

1. Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploité dans des eaux limitées doit être titulaire soit d'un brevet délivré en conformité de la règle 2, soit d'un brevet approprié délivré au moins en conformité des dispositions de la présente règle.

2. Tout candidat au brevet doit :

- .1 avoir 18 ans au moins ;
- .2 prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ;
- .3 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de deux ans au moins, en tant que membre du service « pont » à bord de navires de pêche d'une longueur de 12 mètres au moins. Toutefois, l'administration peut permettre que le service en mer soit remplacé par une période de formation spéciale ne dépassant pas une année, à condition que le programme de formation spéciale soit d'une qualité au moins équivalente à la période de service requis en mer qu'il remplace, ou par une période de service en mer approuvé, attestée dans un registre approuvé, tel que visé par la convention STCW de 1978 ;
- .4 avoir passé un examen ou des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Ces examens doivent porter au moins sur les matières décrites dans l'appendice de la présente règle. Il n'est pas nécessaire qu'un candidat titulaire d'un brevet d'aptitude valide, délivré conformément aux dispositions de la convention STCW de 1978 subisse à nouveau des épreuves portant sur les matières énumérées dans l'appendice qu'il a déjà passées à un niveau équivalent ou supérieur pour obtenir le brevet prévu par la convention ; et
- .5 satisfaire aux prescriptions applicables de la règle 6 pour l'exécution des tâches assignées en matière de radiocommunications, conformément au règlement des radio-communications.

Appendice de la règle 4

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux limitées

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans des eaux limitées.

2. Navigation en vue de terre et navigation côtière.

2.1 Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant :

- .1 les amers ;
- .2 les aides à la navigation, y compris les phares, les balises et les bouées ; et
- .3 la navigation à l'estime, compte tenu des vents, des marées, des courants et de la vitesse déterminée en fonction du nombre de tours/minute de l'hélice et au moyen du loch.

2.2 Connaissance approfondie et aptitude à utiliser les cartes et publications nautiques, telles que les instructions nautiques, les tables des marées, les avis aux navigateurs et les avis radio à la navigation.

3. Navigation au radar.

3.1 La Partie doit décider s'il convient ou non d'incorporer le programme sur le radar figurant ci-dessous dans les prescriptions générales pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle. Si elle décide de ne pas l'incorporer, elle doit s'assurer qu'il est tenu compte de ce programme aux fins de la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires dotés d'un équipement radar qui sont exploités dans des eaux limitées.

3.2 Démontrer, à l'aide d'un simulateur de radar ou, à défaut, d'un plateau de manœuvre une connaissance des principes fondamentaux du radar et une aptitude à le faire fonctionner et l'utiliser ainsi qu'à interpréter et analyser les informations fournies par l'appareil (4), y compris ce qui suit :

- .1 facteurs affectant le fonctionnement et la précision ;
- .2 réglage initial et entretien de l'image ;
- .3 détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer ;
- .4 distance et relèvement ;
- .5 identification des échos critiques ;
- .6 route et vitesse d'autres navires ;
- .7 heure et point de rapprochement maximal de navires traversiers, en routes convergentes ou rattrapants ;
- .8 détection des changements de route et de vitesse d'autres navires ;
- .9 effets des changements de route et/ou de vitesse du navire porteur ; et
- .10 application du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

4. Tenue du quart.

4.1 Démontrer une connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'esprit du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, notamment des annexes II et IV qui intéressent la sécurité de la navigation.

4.2 Démontrer une connaissance du contenu des « principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle », tels que prescrits au chapitre IV.

5. Systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation.

5.1 Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant les aides électroniques à la navigation, le cas échéant, à la satisfaction de la Partie.

6. Météorologie.

6.1 Connaissance des instruments météorologiques de bord et de leur utilisation.

6.2 Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques auxquels sont soumises les eaux limitées en question.

7. Compas.

7.1 Aptitude à déterminer et à corriger les erreurs du compas.

8. Lutte contre l'incendie.

8.1 Connaissance des moyens de prévention de l'incendie et utilisation des dispositifs de lutte contre l'incendie.

8.2 Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

9. Sauvetage.

9.1 Connaissance des engins de sauvetage dont sont pourvus les navires de pêche. Organisation des exercices d'abandon du navire et utilisation du matériel.

9.2 Participation à un cours approuvé sur la survie en mer.

10. Consignes en cas d'urgence et pratiques de travail sûres pour le personnel des navires de pêche.

10.1 Connaissance des questions énumérées dans les sections pertinentes de la partie A du Recueil FAO/OIT/OMI de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche et au chapitre VIII de l'annexe du protocole de Torremolinos de 1993.

11. Manœuvre des navires de pêche.

11.1 Connaissance de base de la manœuvre d'un navire de pêche, notamment :

.1 accostage, appareillage, mouillage et manœuvre le long d'autres navires en mer ;

.2 manœuvre du navire pendant les opérations de pêche, une attention particulière étant accordée aux facteurs susceptibles de compromettre la sécurité du navire pendant ces opérations ;

.3 effets des vents, des marées et des courants sur la manœuvre du navire ;

.4 manœuvre en eaux peu profondes ;

.5 maîtrise du navire de pêche par mauvais temps ;

.6 sauvetage des personnes et assistance à un navire ou à un aéronef en détresse ;

.7 remorquage et prise en remorque ;

.8 repêchage d'un homme à la mer ; et

.9 mesures pratiques à prendre éventuellement en cas de navigation dans les glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord.

12. Stabilité du navire.

12.1 Démontrer l'aptitude à utiliser les données de stabilité, les tables de stabilité et d'assiette et les calculs préalables des conditions d'exploitation.

13. Manutention de la prise.

13.1 Connaissance des principes de sécurité à observer lors des opérations de manutention et d'arrimage de la prise et connaissance de leur incidence sur la sécurité du navire.

14. Construction du navire de pêche.

14.1 Connaissance générale des principaux éléments de la structure du navire.

15. Secours médical.

15.1 Connaissance des procédures à suivre pour les premiers secours. Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio.

16. Recherche et sauvetage.

16.1 Connaissance des procédures de recherche et de sauvetage.

17. Prévention de la pollution du milieu marin.

17.1 Connaissance des précautions à observer pour prévenir la pollution du milieu marin.

18. Méthodes de démonstration de l'aptitude.

18.1 La Partie doit prescrire les méthodes permettant de démontrer l'aptitude dans les domaines pertinents requis dans le présent appendice.

(4) Se reporter à la résolution 2 de la Conférence STCW-F de 1995.

Règle 5

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de chef mécanicien et de second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien servant à bord d'un navire de pêche de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

- .1 avoir 18 ans au moins ;
- .2 prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ;
- .3 pour le brevet de second mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de douze mois au moins à la machine ; toutefois, cette période peut être ramenée à un minimum de six mois, si la Partie exige une formation spéciale qu'elle juge équivalente au service en mer approuvé que cette formation remplace ;
- .4 pour le brevet de chef mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de vingt-quatre mois au moins, dont douze mois au moins avec les qualifications requises pour servir en tant que second mécanicien ;
- .5 avoir suivi un cours pratique approuvé de lutte contre l'incendie ; et
- .6 avoir passé un examen approprié pour l'évaluation de ses compétences à la satisfaction de la Partie. Cet examen doit porter sur les matières décrites dans l'appendice à la présente règle ; toutefois, la Partie peut modifier les prescriptions en matière d'examen et de service en mer dans le cas des officiers de navires de pêche effectuant des voyages dans des eaux limitées, en tenant compte de la puissance de l'appareil de propulsion et des incidences éventuelles sur la sécurité de tous les navires de pêche pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

3. La formation permettant d'obtenir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit tenir compte des règles et des recommandations internationales pertinentes.

4 Le niveau des connaissances requises au titre des différents paragraphes de l'appendice peut être modifié selon que le brevet est délivré à un chef mécanicien ou à un second mécanicien.

Appendice de la règle 5

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet de chef mécanicien et de second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats au brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW. Etant donné que le second mécanicien doit être en mesure d'assumer à tout moment les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'examen portant sur les matières indiquées doit permettre de vérifier que le candidat a bien assimilé toutes les informations disponibles qui ont trait à l'exploitation en toute sécurité des machines du navire de pêche.

2. S'agissant des alinéas 3.4 et 4.1 ci-dessous, la Partie peut dispenser un candidat de posséder les connaissances requises pour des types de machines propulsives autres que l'appareil de propulsion pour lequel le brevet délivré sera valable. Un brevet délivré sur cette base ne doit pas être valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve qu'il possède les compétences requises dans ce domaine de manière jugée satisfaisante par la Partie. Toute dispense de cet ordre doit être indiquée sur le brevet.

3. Tout candidat doit posséder des connaissances théoriques élémentaires suffisantes pour comprendre les principes fondamentaux des éléments suivants :

- .1 processus de combustion ;
- .2 transmission de chaleur ;
- .3 mécanique et hydromécanique ;
- .4 selon le cas :
 - .4.1 moteurs diesel marins ;
 - .4.2 groupes de propulsion à vapeur marins ;
 - .4.3 turbines à gaz marines ;
- .5 appareils à gouverner ;
- .6 propriétés des combustibles et des lubrifiants ;

- .7 propriétés des matériaux ;
 - .8 agents d'extinction de l'incendie ;
 - .9 équipement électrique marin ;
 - .10 automatisation, instruments et dispositifs de commande ;
 - .11 construction des navires de pêche, y compris stabilité et maîtrise des avaries ;
 - .12 systèmes auxiliaires ; et
 - .13 systèmes de réfrigération.
4. Tout candidat doit posséder des connaissances pratiques suffisantes, au moins dans les domaines suivants :
- .1 fonctionnement et entretien, selon le cas :
 - .1.1 des moteurs diesel marins ;
 - .1.2 des groupes de propulsion à vapeur marins ;
 - .1.3 des turbines à gaz marines ;
 - .2 fonctionnement et entretien des machines et systèmes auxiliaires, y compris les appareils à gouverner ;
 - .3 fonctionnement, mise à l'essai et entretien des appareils électriques et des systèmes de commande ;
 - .4 entretien des appareils de manutention de la prise et des appareils de pont ;
 - .5 détection des défauts de fonctionnement des machines, localisation des défaillances et prévention des avaries ;
 - .6 organisation de méthodes sûres d'entretien et de réparation ;
 - .7 méthodes et moyens de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie ;
 - .8 règles à observer pour prévenir la pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin, et méthodes et moyens de prévention de cette pollution ;
 - .9 premiers secours en cas de blessures susceptibles de se produire dans les locaux de machines et utilisation du matériel de premiers secours ;
 - .10 fonctions et utilisation des engins de sauvetage ;
 - .11 méthodes de lutte contre les avaries, notamment mesures à prendre en cas d'invasion de la chambre des machines par l'eau de mer ; et
 - .12 pratiques de travail sûres.
5. Tout candidat doit posséder une connaissance des règles de droit international consacrées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et responsabilités particulières du personnel du service « machine », et notamment de celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de la Partie, mais doit englober les dispositions en vue de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux.
- 6 Tout candidat doit posséder une connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires de pêche.

Règle 6

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats du personnel chargé des radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord des navires de pêche

Note explicative

Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans le règlement des radiocommunications et dans le protocole de Torremolinos de 1993. Les dispositions relatives à l'entretien du matériel radioélectrique sont énoncées dans le protocole de Torremolinos de 1993 et dans les directives adoptées par l'Organisation (5).

(5) Se reporter aux Directives sur l'entretien du matériel radioélectrique dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) applicables aux zones océaniques A3 et A4, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.702(17).

Application

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les dispositions de la présente règle s'appliquent au personnel chargé des radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord d'un navire qui est tenu, en vertu d'une convention internationale ou de la législation nationale, d'être équipé d'un matériel radioélectrique utilisant les fréquences et techniques du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

2. Le personnel des navires qui ne sont pas obligés d'être équipés d'un matériel radioélectrique en vertu de conventions internationales ou de la législation nationale n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions de la présente règle ; il doit néanmoins satisfaire au règlement des radiocommunications. L'administration doit s'assurer que les certificats appropriés exigés par le règlement des radiocommunications sont délivrés à ce personnel ou reconnus en ce qui les concerne.

Prescriptions minimales pour la délivrance des certificats
du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM

1. Toute personne chargée des radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord d'un navire doit être titulaire d'un ou de plusieurs certificats appropriés délivrés ou reconnus par l'administration conformément aux dispositions du règlement des radiocommunications.

2. Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales requises pour l'obtention du certificat en vertu de la présente règle doivent être suffisantes pour permettre au personnel chargé des radiocommunications de s'acquitter de ses tâches relatives aux radiocommunications en toute sécurité et avec efficacité.

3. Tout candidat à un certificat doit :

- avoir 18 ans au moins ;
- prouver à la Partie son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ; et
- satisfaire aux prescriptions de l'appendice à la présente règle.

4. Tout candidat à un certificat est tenu de passer un ou des examens à la satisfaction de la Partie.

5. Les connaissances, la compréhension et l'aptitude requises pour faire viser tous les types de certificats délivrés en vertu du règlement des radiocommunications comme satisfaisant aux prescriptions de la convention sont indiquées dans l'appendice à la présente règle. Pour déterminer le niveau approprié de connaissances et de formation, la Partie doit également tenir compte des recommandations pertinentes de l'Organisation (6).

(6) Se reporter aux Recommandations sur la formation du personnel chargé des radiocommunications dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), que l'Organisation a adoptées par la résolution A.703 (17).

Appendice à la règle 6

*Connaissances et formation supplémentaires minimales requises
du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM*

1. Outre les prescriptions auxquelles il doit satisfaire pour la délivrance d'un certificat conformément au règlement des radiocommunications, tout candidat à un certificat devra avoir une connaissance :

- .1 des services radioélectriques devant être assurés dans des situations d'urgence ;
- .2 des radiocommunications de recherche et de sauvetage, notamment des procédures spécifiées dans le *Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR)* ;
- .3 des moyens permettant d'empêcher l'émission de fausses alertes de détresse et des procédures à suivre pour atténuer les effets de telles alertes ;
- .4 des systèmes de comptes rendus de navires ;
- .5 des services d'obtention de consultations médicales par radio ;
- .6 de l'utilisation du *code international de signaux et des Phrases normalisées pour les communications maritimes* ; et
- .7 des mesures préventives pour assurer la protection du navire et du personnel contre les risques liés au matériel radioélectrique, y compris les risques dus à l'électricité et aux rayonnements non ionisants.

Règle 7

*Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences
et la mise à jour des connaissances des capitaines, des officiers et des officiers mécaniciens*

1. Tout capitaine ou officier titulaire d'un brevet qui sert en mer ou a l'intention de reprendre du service en mer après une période à terre doit, pour pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, être tenu à des intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans de prouver de manière satisfaisante à l'administration :

- .1 son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ; et
- .2 qu'il a accompli un service en mer d'une durée d'un an au moins, en tant que capitaine ou officier, au cours des cinq dernières années ; ou
- .3 son aptitude à assumer des tâches inhérentes à l'exploitation d'un navire de pêche correspondant à celles prévues dans le brevet détenu et qui sont considérées comme équivalant au moins au service en mer prescrit au paragraphe 1.2, ou :
 - .3.1 en passant avec succès un test approuvé ; ou
 - .3.2 en ayant suivi avec succès un cours approuvé ou un cours approprié, à l'intention des capitaines et officiers qui servent à bord des navires de pêche et notamment de ceux qui reprennent du service en mer à bord de ces navires ; ou
 - .3.3 en justifiant d'un service en mer approuvé d'au moins trois mois en tant qu'officier surnuméraire à bord d'un navire de pêche, immédiatement avant de prendre le rang pour lequel le brevet est valable.

2. Les cours de remise à niveau et d'actualisation des connaissances prescrits aux termes de la présente règle doivent être approuvés par l'administration et porter notamment sur les modifications apportées récemment aux règles internationales ayant trait à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin.

3. L'administration doit veiller à ce que les textes des modifications récentes apportées aux règles internationales concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin soient communiqués aux navires soumis à sa juridiction.

Règle 8

Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM

1. Le personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM titulaire d'un ou de plusieurs certificats délivrés ou reconnus par la Partie doit, afin de pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, être tenu de prouver à la Partie :

- .1 à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans, son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ;
- .2 ses compétences professionnelles :
 - .2.1 en ayant effectué un service en mer approuvé et notamment des fonctions relatives aux radiocommunications pendant au moins un an au total au cours des cinq dernières années ; ou
 - .2.2 en ayant assumé des fonctions correspondant à celles prévues dans le certificat détenu et qui sont considérées comme équivalant au moins au service en mer prescrit au paragraphe 1.2.1 ; ou
 - .2.3 en passant un test approuvé ou en suivant avec succès un ou des cours approuvés de formation en mer ou à terre qui doivent notamment porter sur les questions concernant directement la sauvegarde de la vie humaine en mer, et qui sont applicables dans le cas du certificat dont la personne est titulaire, conformément aux prescriptions du Protocole de Torremolinos de 1993.

2. Lorsque des méthodes, des appareils ou des pratiques d'un caractère nouveau doivent être rendus obligatoires à bord des navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie, cette Partie peut exiger que le personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM passe un test approuvé ou suive avec succès un cours ou des cours appropriés de formation en mer ou à terre qui portent tout particulièrement sur les tâches ayant trait à la sécurité.

3. L'administration doit veiller à ce que les textes des modifications récentes apportées aux règles internationales relatives aux radiocommunications et ayant trait à la sauvegarde de la vie humaine en mer soient communiqués aux navires autorisés à battre son pavillon.

CHAPITRE III

Formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche

Règle 1

Formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche

1. Le personnel des navires de pêche doit, avant de se voir confier des tâches à bord, recevoir une formation de base approuvée par l'administration dans les domaines suivants :

- .1 techniques individuelles de survie, y compris endossement de brassières de sauvetage et, le cas échéant, de combinaisons d'immersion ;
- .2 prévention de l'incendie et lutte contre l'incendie ;
- .3 consignes en cas d'urgence ;
- .4 premiers secours élémentaires ;
- .5 prévention de la pollution des mers ; et
- .6 prévention des accidents à bord.

2. Lorsqu'elle met en œuvre les dispositions du paragraphe 1, l'administration doit décider si elles doivent s'appliquer ou non au personnel de navires de pêche de faibles dimensions ou au personnel déjà employé à bord de navires de pêche et, dans l'affirmative, dans quelle mesure.

CHAPITRE IV

Veille

Règle 1

Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle à bord des navires de pêche

1. Les administrations doivent appeler l'attention des propriétaires et des exploitants de navires de pêche, des capitaines et du personnel de quart sur les principes ci-après qui doivent être observés pour assurer en tout temps le quart à la passerelle en toute sécurité.

2. Le capitaine de tout navire de pêche doit veiller à ce que l'organisation de la tenue du quart permette d'assurer le quart à la passerelle en toute sécurité. Sous son autorité générale, les officiers de quart sont chargés, pendant leur période de service, d'assurer la sécurité de la navigation du navire de pêche et notamment d'éviter les abordages et les échouements.

3. Les principes fondamentaux énumérés ci-dessous, sans que la liste soit limitative, doivent être observés à bord de tous les navires de pêche. Une Partie peut toutefois dispenser les navires de pêche de très faibles dimensions exploités dans des eaux limitées d'observer intégralement ces principes.

4. Navires à destination ou en provenance des lieux de pêche.

4.1 Organisation du quart à la passerelle.

4.1.1 La composition de l'équipe de quart doit être en tout temps adéquate et adaptée aux circonstances et conditions régnantes et tenir compte de la nécessité de maintenir une veille appropriée.

4.1.2 Pour déterminer la composition de l'équipe de quart, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants :

- .1 obligation de ne laisser à aucun moment la timonerie sans personnel ;
- .2 conditions météorologiques, visibilité, jour ou nuit ;
- .3 proximité de dangers pour la navigation susceptible d'imposer à l'officier chargé du quart des tâches supplémentaires relatives à la navigation ;
- .4 utilisation et état de fonctionnement des aides à la navigation telles que le radar ou les dispositifs électroniques d'indication de position et de tout autre appareil affectant la sécurité de la navigation du navire ;
- .5 existence d'un pilote automatique ; et
- .6 pressions inhabituelles que pourraient imposer au quart à la passerelle des circonstances spéciales sur le plan de l'exploitation.

4.2 Aptitude au service.

Le système de quart doit être tel que l'efficacité du personnel de quart ne soit pas compromise par la fatigue. Les tâches doivent être organisées de telle sorte 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.

4.3 Navigation.

4.3.1 Il faut, dans la mesure du possible, planifier à l'avance le voyage prévu en tenant compte de toutes les informations pertinentes ; la route à suivre doit être portée sur la carte et vérifiée avant le début du voyage.

4.3.2 Pendant le quart, il faut vérifier le cap, la position et la vitesse du navire à des intervalles suffisamment fréquents en utilisant toute aide à la navigation nécessaire dont on dispose pour s'assurer que le navire suit la route prévue.

4.3.3 L'officier chargé du quart doit connaître parfaitement l'emplacement et le fonctionnement de l'ensemble du matériel de sécurité et de navigation à bord du navire ; il doit être conscient et tenir compte des limites de fonctionnement de ce matériel.

4.3.4 L'officier chargé du quart à la passerelle ne doit entreprendre, ni se voir confier aucune tâche de nature à compromettre la sécurité de la navigation.

4.4 Matériel de navigation.

4.4.1 L'officier chargé du quart doit utiliser le plus efficacement possible tout le matériel de navigation dont il dispose.

4.4.2 Lorsqu'il utilise le radar, l'officier chargé du quart doit tenir compte de la nécessité d'observer à tout moment les dispositions relatives à l'utilisation du radar qui figurent dans les règles applicables pour prévenir les abordages en mer.

4.4.3 En cas de nécessité, l'officier de quart ne doit pas hésiter à faire usage de la barre, des machines, ainsi que du matériel de signalisation sonore et lumineuse.

4.5 Tâches et responsabilités relatives à la navigation.

4.5.1 L'officier chargé du quart doit :

- .1 tenir le quart à la timonerie ;
- .2 ne quitter la timonerie en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé ;

.3 rester responsable de la sécurité de la navigation malgré la présence du capitaine à la timonerie jusqu'à ce qu'il ait été expressément informé que le capitaine assume cette responsabilité et que cela soit réciproquement compris ;

.4 prévenir le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité du navire ; et

.5 ne pas passer le quart à l'officier de relève s'il y a des raisons de penser que ce dernier n'est pas capable de s'acquitter efficacement des tâches relatives au quart, auquel cas le capitaine doit en être informé.

4.5.2 Avant de prendre le quart, l'officier de relève doit vérifier le point estimé ou vrai du navire et confirmer la route, le cap et la vitesse prévus et doit prendre note de tout danger pour la navigation qu'il peut s'attendre à rencontrer durant son quart.

4.5.3 Durant le quart, lorsque cela est possible, il faut noter soigneusement les mouvements et activités relatifs à la navigation du navire.

4.6 Veille.

4.6.1 Une veille satisfaisante doit être maintenue conformément à la règle 5 du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et doit consister à :

.1 maintenir une vigilance constante, visuelle et auditive, ainsi que par tous les autres moyens disponibles, en ce qui concerne toute modification sensible des conditions d'exploitation ;

.2 évaluer pleinement la situation et les risques d'abordage ou d'échouement ainsi que les autres dangers pour la navigation ; et

.3 repérer les navires ou aéronefs en détresse, les naufragés, les épaves et les débris.

4.6.2 Lorsqu'il vérifie que la composition de l'équipe de quart à la passerelle permet de maintenir en permanence une veille satisfaisante, le capitaine doit tenir compte de tous les facteurs pertinents, dont ceux qui sont énoncés au paragraphe 4.1 de la présente règle ainsi que des facteurs suivants :

.1 visibilité, conditions météorologiques et état de la mer ;

.2 densité du trafic et autres activités menées dans la zone où le navire fait route ;

.3 attention nécessaire pour naviguer à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic et autres mesures d'organisation du trafic ;

.4 charge de travail supplémentaire due au caractère des fonctions du navire, aux exigences immédiates en matière d'exploitation et aux manœuvres anticipées ;

.5 commande du gouvernail et de l'hélice et qualités manœuvrières du navire ;

.6 aptitude physique de tout membre de l'équipage de service susceptible d'être affecté à la bordée du quart ;

.7 connaissance des compétences professionnelles des officiers et de l'équipage du navire et confiance dans ces compétences ;

.8 expérience de l'officier chargé du quart à la passerelle et familiarisation de cet officier avec le matériel, les procédures de bord et la capacité de manœuvre du navire ;

.9 activités menées à bord du navire à un moment donné et disponibilité d'une assistance immédiate à la timonerie en cas de besoin ;

.10 état de fonctionnement des instruments de la timonerie et des commandes, y compris des dispositifs d'alarme ;

.11 dimensions du navire et champ de vision depuis le poste d'où le navire est commandé ;

.12 configuration de la timonerie dans la mesure où elle risque d'empêcher un membre de l'équipe de quart de percevoir visuellement ou à l'ouïe, tout élément nouveau extérieur ; et

.13 toutes normes, procédures et directives applicables à l'organisation de la tenue du quart et à l'aptitude physique adoptées par l'Organisation.

4.7 Protection du milieu marin.

Le capitaine et l'officier chargé du quart doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin ; ils doivent prendre toutes les précautions possibles pour empêcher une telle pollution, notamment en appliquant les règles internationales et les règlements portuaires pertinents.

4.8 Conditions météorologiques.

L'officier chargé du quart doit prendre les mesures appropriées et informer le capitaine lorsque des détériorations des conditions météorologiques peuvent compromettre la sécurité du navire, notamment si elles donnent lieu à une accumulation de glace.

5. Navigation avec un pilote à bord.

La présence d'un pilote à bord ne décharge pas le capitaine ou l'officier chargé du quart des tâches et obligations qui leur incombent sur le plan de la sécurité du navire. Le capitaine et le pilote doivent échanger des renseignements sur les procédures de navigation, les conditions locales et les caractéristiques du navire. Le capitaine et l'officier chargé du quart doivent coopérer étroitement avec le pilote et vérifier de manière précise la position et les mouvements du navire.

6. Navires en train de pêcher ou de chercher du poisson.

6.1 Outre les principes énumérés au paragraphe 4, l'officier chargé du quart doit tenir compte des éléments ci-après et prendre à cet effet les mesures appropriées :

- .1 autres navires en train de pêcher et leurs appareils de pêche, qualités manœuvrières de son propre navire, notamment distance d'arrêt et diamètre du cercle de giration à la vitesse de croisière et avec les appareils de pêche par-dessus bord ;
- .2 sécurité de l'équipage sur le pont ;
- .3 effets défavorables exercés sur la sécurité du navire et de son équipage par la réduction de la stabilité et du franc-bord qui est provoquée par des forces exceptionnelles résultant des opérations de pêche, de la manutention et de l'arrimage de la prise ainsi que d'états de la mer et de conditions météorologiques inhabituels ;
- .4 proximité d'ouvrages au large des côtes, une attention particulière étant accordée aux zones de sécurité ; et
- .5 présence d'épaves et autres obstacles immergés qui pourraient être dangereux pour les appareils de pêche.

6.2 Lors de l'arrimage de la prise, il faut veiller à respecter les exigences essentielles pour assurer l'étanchéité à l'eau du navire ainsi qu'un franc-bord et une stabilité suffisants à tout moment pendant le voyage vers le port de débarquement, en tenant compte de la consommation de combustible et d'approvisionnements, du risque de conditions météorologiques défavorables et, en hiver notamment, du risque d'accumulation de glace sur les ponts découverts ou au-dessus de ceux-ci, dans les zones où elle est susceptible de se produire.

7. Quart au mouillage.

Le capitaine doit s'assurer, aux fins de la sécurité du navire et de l'équipage, qu'un quart satisfaisant est assuré en permanence depuis la timonerie ou le pont des navires de pêche au mouillage.

8. Veille radioélectrique.

Le capitaine doit s'assurer qu'une veille radioélectrique adéquate est maintenue sur les fréquences appropriées, compte tenu des prescriptions du règlement des radiocommunications, pendant que le navire est en mer.

Appendice 1

Le modèle utilisé pour attester la délivrance d'un brevet doit être le suivant ; toutefois, le membre de phrase : « ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent brevet qui pourrait être indiquée au verso » qui figure au recto du modèle et la rubrique prévue au verso pour indiquer la prorogation de la validité ne doivent pas figurer lorsqu'il est exigé que le brevet soit remplacé à la date de son expiration.

(Cachet officiel)

(PAYS)

BREVET DÉLIVRÉ EN VERTU DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1995 SUR LES NORMES DE FORMATION DU PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE, DE DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE

Le Gouvernement certifie que le titulaire du présent brevet a été jugé dûment qualifié conformément aux dispositions de la règle de la convention susvisée et compétent pour servir de la manière spécifiée ci-dessous, sous réserve de toute restriction applicable, jusqu'au ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent brevet qui pourrait être indiquée au verso.

Le titulaire légitime du présent brevet peut servir dans la ou les capacités ci-après.

CAPACITÉ	RESTRICTIONS (ÉVENTUELLES)

Brevet n° délivré le

(Cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Date de naissance du titulaire du brevet

Signature du titulaire du brevet

Photographie du titulaire du brevet



La validité du présent visa est prorogée jusqu'au .....	.....
(Cachet officiel)	.....
Date de revalidation	Signature du fonctionnaire dûment autorisé

	Nom du fonctionnaire dûment autorisé
La validité du présent visa est prorogée jusqu'au .....	.....
(Cachet officiel)	.....
Date de revalidation	Signature du fonctionnaire dûment autorisé

	Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Appendice 2

Le modèle utilisé pour attester la délivrance d'un brevet doit être le suivant ; toutefois, le membre de phrase : « ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso » qui figure au recto du modèle et la rubrique prévue au verso pour indiquer la prorogation de la validité ne doivent pas figurer lorsqu'il est exigé que le visa soit remplacé à la date de son expiration.

(Cachet officiel)

(PAYS)

VISA ATTESTANT LA DÉLIVRANCE D'UN BREVET EN VERTU DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1995 SUR LES NORMES DE FORMATION DU PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE, DE DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE

Le Gouvernement certifie que le brevet n° a été délivré à, qui a été jugé dûment qualifié conformément aux dispositions de la règle de la convention susvisée et compétent pour servir de la manière spécifiée ci-dessous, sous réserve de toute restriction indiquée, jusqu'au ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso.

Le titulaire légitime du présent visa peut servir dans la ou les capacités ci-après spécifiées dans les prescriptions applicables de l'administration concernant les effectifs de sécurité :

CAPACITÉ	RESTRICTIONS (ÉVENTUELLES)

Visa n° délivré le

(Cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Date de naissance du titulaire du brevet

Signature du titulaire du brevet



Photographie du titulaire du brevet

La validité du présent visa est prorogée jusqu'au .....	.....
(Cachet officiel)	.....
Date de revalidation	Signature du fonctionnaire dûment autorisé

	Nom du fonctionnaire dûment autorisé
La validité du présent visa est prorogée jusqu'au .....	.....
(Cachet officiel)	.....
Date de revalidation	Signature du fonctionnaire dûment autorisé

	Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Appendice 3

Le modèle utilisé pour attester la reconnaissance d'un brevet doit être le suivant ; toutefois, le membre de phrase : « ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso » qui figure au recto du modèle et la rubrique prévue au verso pour indiquer la prorogation de la validité ne doivent pas figurer lorsqu'il est exigé que le visa soit remplacé à la date de son expiration.

(Cachet officiel)

(PAYS)

VISA ATTESTANT LA RECONNAISSANCE D'UN BREVET EN VERTU DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1995 SUR LES NORMES DE FORMATION DU PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE, DE DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE

Le Gouvernement certifie que le brevet n° délivré à par le Gouvernement ou en son nom est dûment reconnu conformément aux dispositions de la règle I/7 de la convention susvisée et que le titulaire légitime est autorisé à servir de la manière spécifiée ci-dessous, sous réserve de toute restriction applicable, jusqu'au ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso.

Le titulaire légitime du présent visa peut servir dans la ou les capacités ci-après spécifiées dans les prescriptions applicables de l'administration concernant les effectifs de sécurité :

CAPACITÉ	RESTRICTIONS (ÉVENTUELLES)

Visa n° délivré le

(Cachet officiel)

.....

Signature du fonctionnaire dûment autorisé

.....

Nom du fonctionnaire dûment autorisé

Date de naissance du titulaire du brevet

Signature du titulaire du brevet



Photographie du titulaire du brevet

La validité du présent visa est prorogée jusqu'au .....	.....
(Cachet officiel)	.....
Date de revalidation	Signature du fonctionnaire dûment autorisé

	Nom du fonctionnaire dûment autorisé
La validité du présent visa est prorogée jusqu'au .....	.....
(Cachet officiel)	.....
Date de revalidation	Signature du fonctionnaire dûment autorisé

	Nom du fonctionnaire dûment autorisé