

N° 354

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Enregistré à la Présidence du Sénat le 14 mars 2018

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le 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)**,*

Par M. Philippe PAUL,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Christian Cambon, président ; MM. Pascal Allizard, Bernard Cazeau, Mme Hélène Conway-Mouret, MM. Robert del Picchia, Thierry Foucaud, Mme Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Noël Guérini, Joël Guerriau, Cédric Perrin, Gilbert Roger, vice-présidents ; M. Olivier Cigolotti, Mme Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Philippe Paul, Rachid Temal, secrétaires ; MM. Jean-Marie Bockel, Gilbert Bouchet, Michel Boutant, Olivier Cadic, Alain Cazabonne, Pierre Charon, Édouard Courtial, René Danesi, Gilbert-Luc Devinaz, Jean-Paul Émorine, Bernard Fournier, Jean-Pierre Grand, Claude Haut, Mme Gisèle Jourda, MM. Jean-Louis Lagourgue, Robert Laufoaulu, Ronan Le Gleut, Jacques Le Nay, Rachel Mazuir, François Patriat, Mme Marie-Françoise Perol-Dumont, MM. Gérard Poadja, Ladislav Poniatowski, Mmes Christine Prunaud, Isabelle Raimond-Pavero, MM. Stéphane Ravier, Hugues Saury, Bruno Sido, Jean-Marc Todeschini, Raymond Vall, André Vallini, Yannick Vaugrenard, Jean-Pierre Vial, Richard Yung.

Voir les numéros :

Sénat : 582 (2016-2017) et 355 (2017-2018)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : LES PREMIÈRES NORMES MINIMALES INTERNATIONALES DE FORMATION DES PERSONNELS DES NAVIRES DE PÊCHE	7
I. LA CONVENTION STCW-F, LE PENDANT DE LA CONVENTION STCW POUR LES NAVIRES DE COMMERCE.....	7
II. L'ANTICIPATION DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION STCW-F PAR LA FRANCE.....	10
SECONDE PARTIE : LES STIPULATIONS DE LA CONVENTION STCW-F.....	13
I. LA CONVENTION STCW-F PROPREMENT DITE	13
1. <i>Les obligations générales des parties.....</i>	<i>13</i>
2. <i>Les dispositions finales.....</i>	<i>15</i>
II. L'ANNEXE OU LES RÈGLES TECHNIQUES DE FORMATION DES MARINS PÊCHEURS	16
1. <i>Chapitre 1^{er} : les dispositions générales en dix règles.....</i>	<i>16</i>
2. <i>Chapitre II : la délivrance des brevets de capitaine, d'officier au pont, d'officier mécanicien et des certificats d'opérateur des radiocommunications en 8 règles</i>	<i>17</i>
3. <i>Chapitre III : la formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche.....</i>	<i>20</i>
4. <i>Chapitre IV : la veille.....</i>	<i>21</i>
CONCLUSION	23
EXAMEN EN COMMISSION.....	25
Liste des personnes auditionnées	26

Mesdames et Messieurs,

Le Sénat est saisi du projet de loi n° 582 (2016-2017) 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).

Adoptée à Londres, le 7 juillet 1995, sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), cette convention est entrée en vigueur le 29 septembre 2012. À ce jour, seulement 22 pays l'ont ratifiée dont 7 pays membres de l'Union européenne.

La convention dite STCW-F¹ se présente comme le pendant, pour la navigation de pêche, de la convention, sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, pour la navigation de commerce, dite «convention STCW²», adoptée le 7 juillet 1978 et entrée en vigueur le 28 avril 1984. Depuis cette date, la France met en œuvre la convention STCW et actualise régulièrement les dispositions du droit français pour tenir compte des amendements successifs qui sont venus la modifier. Le dernier amendement en date est celui adopté à Manille, le 25 juin 2010.

La convention dite STCW-F poursuit le même objectif d'élever le niveau de sécurité à bord des navires de pêche, dans un secteur fortement accidentogène, ainsi que de prévenir la pollution du milieu marin. Elle définit pour la première fois les prescriptions minimales obligatoires pour la formation des personnels des navires de pêche ainsi que des règles strictes en matière de délivrance des brevets. Elle prévoit en outre une formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel et impose des principes fondamentaux d'organisation du quart à la passerelle des navires de pêche.

Pour permettre à la France de ratifier cette convention internationale, une réforme globale, associant étroitement les professionnels, et 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 désormais le socle du dispositif réglementaire de formation professionnelle maritime pour les

¹ STCW-F pour *International Convention on standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing vessels personnel*.

² STCW pour *International Convention on standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers*.

navires de commerce, de plaisance et de pêche. Les dispositions de ce décret sont devenues d'application obligatoire à partir du 1^{er} septembre 2016.

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a adopté ce projet de loi, dont le Sénat est saisi en premier. Cette convention internationale, en permettant de faire progresser la formation des marins, élèvera progressivement le niveau global de sécurité maritime et participera à la réduction de la concurrence avec les pavillons étrangers qui pratiquent le *dumping* social. En outre, le rapprochement des formations exigées pour la navigation de pêche et la navigation de commerce facilitera la mobilité des navigants entre ces deux secteurs, ce qui améliorera la situation du marché de l'emploi maritime en le décloisonnant.

PREMIÈRE PARTIE : LES PREMIÈRES NORMES MINIMALES INTERNATIONALES DE FORMATION DES PERSONNELS DES NAVIRES DE PÊCHE

I. LA CONVENTION STCW-F, LE PENDANT DE LA CONVENTION STCW POUR LES NAVIRES DE COMMERCE

La convention STCW-F de 1995 se présente comme le pendant, pour la navigation de pêche, de la convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille dite « convention STCW » de 1978.

Les formations prévues par les conventions STCW et STCW-F ne sont pas toutefois identiques du fait qu'elles fixent des standards pour deux types de navigation différents. Un certain nombre de connaissances propres à l'exploitation d'un navire de pêche en activité de pêche sont en effet à connaître par les seuls marins concernés.

Sa mise en place a été décidée par l'Organisation maritime internationale (OMI), en liaison avec le Bureau international du travail (BIT), à l'occasion de la révision de l'annexe de la convention STCW. Une conférence internationale s'est ainsi tenue à Londres entre le 26 juin et le 17 juillet 1995. Réunissant 74 Etats, elle a permis l'adoption de la convention STCW-F, le 7 juillet 1995.

Cet instrument est entré en vigueur le 29 septembre 2012, douze mois après la ratification du quinzième Etat (la République du Palaos) comme le prévoient ses stipulations. À ce jour, seulement 21 pays l'ont ratifié dont 6 Etats membres depuis l'autorisation du Conseil de l'Union européenne de 2015 : Danemark, Espagne, Lettonie, Lituanie, Pologne et Portugal.

Neuf résolutions ont été adoptées en même temps que la convention STCW-F. Elles portent respectivement sur :

- la formation des opérateurs des radiocommunications à l'utilisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) ;
- la formation sur simulateur de radar ;
- les directives et recommandations applicables au personnel des navires de pêche ;
- la formation des matelots de pont à bord des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ;
- la formation du personnel des navires de pêche aux techniques individuelles de survie ;

- la formation du personnel des gros navires de pêche et la délivrance des brevets ;
- les prescriptions applicables aux officiers chargés du quart-machine et les dispositions relatives à la tenue du quart ;
- la promotion de la participation des femmes dans le secteur de la pêche ;
- et les relations humaines.

Comme la convention STCW de 1978, cette convention STCW-F, qui établit des normes internationales minimales de formation et de qualification des marins à la pêche ainsi que des règles strictes en matière de délivrance des brevets pour les différentes fonctions occupées sur un navire de pêche, a pour objectif **l'amélioration de la sauvegarde de la vie humaine** et la **protection du milieu marin** - les événements de mer ayant un impact considérable sur celui-ci.

La convention STCW-F répond à des besoins réels car **le secteur de la pêche est fortement accidentogène**. On dénombre environ 24 000 morts par an au niveau mondial. En France, le rapport de 2016 du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) constate que « *la pêche reste le secteur d'activité sujet au plus grand nombre d'événements de mer, dans un contexte où l'élément humain demeure le principal facteur de causalité* » et que « *les navires de pêche sont concernés dans ces événements (de mer) dans près de 70 % des cas, soient seuls, soient avec des navires de commerce ou de plaisance (collisions)* ». 243 accidents à la pêche ont été déclarés au BEAmer pour l'année 2016. Sur les 12 enquêtes techniques ouvertes après accident en 2016, 9 concernent le secteur de la pêche (dont un décès suite à une chute à la mer).

À l'instar du secteur des marins au commerce, le secteur des marins à la pêche connaît une **internationalisation grandissante** et des marins de nationalité différente peuvent être amenés à travailler au sein d'un même équipage sur un navire de pêche. Dans ces conditions, la sécurité maritime commande que ces marins partagent un langage commun et qu'ils soient formés selon des normes internationales communes, que leurs titres soient délivrés dans des conditions identiques et que l'organisation de la veille à bord des navires réponde elle aussi à des exigences minimales communes.

La convention STCW-F spécifie les **exigences minimales obligatoires** à la formation, aux qualifications et à la **délivrance des brevets de capitaine, d'officier et d'officier mécanicien et certificats d'opérateurs des radiocommunications** :

- Brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées (plus de 100 milles des côtes) ;

- 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 des eaux illimitées (plus de 100 milles des côtes) ;
- Brevet de capitaine de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées (moins de 100 milles des côtes) ;
- 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 des eaux limitées (moins de 100 milles des côtes) ;
- 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 750kW ;
- et Certificats du personnel chargé des radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord des navires de pêche.

La convention STCW-F prévoit aussi une formation de base en matière de sécurité destinée à l'ensemble du personnel des navires de pêche et pose également les principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle à bord des navires de pêche.

Ces brevets d'une durée de validité de cinq ans ne sont délivrés que si les conditions requises et détaillées par la convention en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens sont remplies.

La convention STCW-F prévoit classiquement **une période transitoire** pour sa mise en oeuvre. Les titres de formation professionnelle maritime délivrés avant l'entrée en vigueur du décret de 2015 resteront valides **jusqu'au 1^{er} septembre 2020** et les marins à la pêche auront jusqu'à cette même date pour se voir délivrer des titres conformes à la convention STCW-F. Ils devront également dans ce délai se conformer à l'obligation de formation à la sécurité.

La convention STCW-F concerne à des degrés divers la totalité des marins travaillant dans le domaine de la pêche, soit 18 340 marins.

9 920 marins devront demander la transformation de leur titre de formation professionnelle, ce qui représente un coût global de 52 377,66 euros à la charge de l'Etat, le prix moyen d'impression et d'envoi d'un titre étant de 5,28 €. Les services du ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE)¹ ont indiqué à votre rapporteur qu'une réflexion était en cours pour étudier la possibilité de dématérialiser ces documents pour l'instant détenus à bord. En effet, la convention STCW-F, à la différence de la convention STCW, ne prévoit pas que les originaux des titres doivent être

¹ Réponses du Gouvernement aux questions de la commission.

détenus à bord des navires de pêche. Seul un dispositif de contrôle doit être organisé pour permettre à tout agent du contrôle par l'État du port de vérifier l'authenticité des titres détenus par les marins.

8 117 marins devront être formés à la sécurité, ce qui représente un coût de 6,19 millions d'euros. Trois types de formations peuvent être pris en compte :

- la formation permettant la délivrance du certificat de formation de base à la sécurité (CFBS) dont le coût moyen est d'environ 1 250 € par marin;

- 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 mètres dont le coût moyen est d'environ 500 € par marin ;

- 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).

L'ensemble de ces coûts seront échelonnés jusqu'en 2020.

La convention STCW-F présente plusieurs intérêts. À moyen et long terme, elle 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. 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.

En outre, le rapprochement des formations exigées pour la navigation de pêche et la navigation de commerce facilitera la mobilité des navigants entre ces deux secteurs, ce qui améliorera la situation du marché de l'emploi maritime en le décloisonnant.

II. L'ANTICIPATION DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION STCW-F PAR LA FRANCE

Afin d'anticiper la mise en œuvre de la convention STCW-F et d'éviter notamment que les navires de pêches battant pavillon français ne soient bloqués dans les ports étrangers pour non-conformité avec la convention, la France s'est lancée dans une **réforme globale de la formation professionnelle tous secteurs confondus** qui a abouti au **décret n° 2015-723 du 24 juin 2015** relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice des fonctions à bord des navires armés de commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines. Le décret et

les arrêtés qui le complètent sont d'application obligatoire depuis le 1^{er} septembre 2016.

Les professionnels ont été associés étroitement à l'élaboration de ce dispositif juridique qui a introduit les dispositions de cette convention en droit français. Ainsi l'architecture de la convention STCW-F et ses implications ont fait l'objet de nombreuses présentations dans le cadre du comité spécialisé de la formation professionnelle maritime (CSFPM). Un groupe de travail a également 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 et de nombreuses réunions techniques ont également eu lieu.

Le décret précité transpose la convention STCW-F, sauf pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la reconnaissance des brevets qui imposent qu'une partie appose un visa sur le brevet émanant d'une autre partie en reconnaissance de sa conformité avec la convention. Ces dispositions relèvent en effet de la compétence exclusive de l'Union européenne. En l'absence de directive spécifique sur la formation minimale des gens de mer à la pêche, il a fallu tenir compte des dispositions de la directive 2005/36/CE du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles. Or, cette directive principalement conçue pour des professions libérales contient des mécanismes difficilement applicables à la pêche (liberté d'établissement, libre prestation de service...), ce qui a conduit à 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. Comme l'Union européenne ne peut devenir partie à la convention STCW-F, elle a invité, par décision (UE) 2015/799 du 18 mai 2015 du Conseil, les Etats membres à adhérer à cette convention et à déposer leur instrument d'adhésion auprès du secrétariat général de l'OMI si possible avant le 23 mai 2017. Dans ce contexte, la ratification de la convention par tous les États membres de l'Union européenne (UE) qui deviendront parties à la convention STCW-F devrait favoriser l'adoption d'une directive spécifique.

Selon les informations transmises par les services du Ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE)¹, la réforme de la formation professionnelle maritime, mise en place par le décret de 2015 et en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2016, impose de **nouvelles exigences réglementaires dans le secteur de la pêche.**

Un cursus « machine » commun à la pêche, au commerce et à la plaisance a ainsi été mis en place afin d'anticiper les évolutions des métiers en favorisant les passerelles entre secteurs et deux nouveaux certificats ont été créés : le certificat de matelot pont et le certificat de matelot machine.

¹ Réponses du Gouvernement aux questions de la commission et audition du 6 mars 2018.

D'une manière générale, les niveaux de formation pour les différentes fonctions exercées à bord, imposés par le décret de 2015, vont souvent au-delà de ce qui est prévu par la convention STCW-F. Ainsi le niveau le plus élevé de qualification de la convention ne correspond pas au niveau le plus élevé du décret (capitaine de pêche), mais à celui qui lui est juste inférieur (patron de pêche).

Pour faire progresser la sécurité maritime, le nouveau cadre réglementaire a prévu **une revalidation des titres tous les cinq ans et un renforcement des conditions d'octroi des dérogations**. Pour exercer les fonctions de capitaine, de second capitaine, de patron, de lieutenant et de chef mécanicien, les marins-pêcheurs devront prouver le maintien de leur compétence par le biais de la revalidation de leurs titres, tous les cinq ans. La durée des dérogations est désormais limitée à six mois dans une capacité définie et uniquement si la personne détient le brevet requis pour occuper les fonctions immédiatement inférieures.

Des dispositions ont été mises en place pour « **transformer** » les **anciens titres en nouveaux titres à la pêche avec suivi obligatoire de formation médicale et d'une formation à la sécurité**. En ce qui concerne la **formation médicale**, une formation aux premiers secours est exigée depuis le 8 juillet 2017 pour tous les marins tandis que pour les capitaines ou les personnes responsables des soins à bord, une formation médicale plus poussée, comportant des unités de valeur formant à l'assistance médicale à distance, à l'hygiène et à la prévention des risques à bord sera exigée à compter du 8 juillet 2018.

Un outil de communication entre les marins et l'administration chargée de la mer, dénommé « Portail du marin », a été généralisé le 5 décembre 2016. Accessible sur internet, sur tablette ou sur smartphone, cette application permet au marin de suivre le calendrier des visites médicales périodiques obligatoires, de connaître l'échéance de validité de ses titres professionnels, de visualiser ses attestations de formation, ses titres et son certificat médical d'aptitude à la navigation et de formuler en ligne des demandes de délivrance ou revalidation de titres. Le marin peut programmer des alertes à sa convenance, lui rappelant ces diverses échéances.

À ce jour, environ 20 % des marins sont connectés au Portail du marin. Depuis le début de l'année 2018, des campagnes de relance, par SMS et par mails, ont été effectuées auprès des marins.

En parallèle, des opérations de communication à destination des marins sont menées conjointement avec les organisations professionnelles et les services des affaires maritimes.

Le choix fait par la France a été celui d'une mise en œuvre progressive de la réforme, rendue nécessaire par les besoins nombreux en formation que les organismes et établissements actuels ne sont pas en mesure d'absorber immédiatement.

SECONDE PARTIE : LES STIPULATIONS DE LA CONVENTION STCW-F

La convention STCW-F est classique dans sa présentation. Elle est composée du texte de la convention découpé en quinze articles et d'une annexe énonçant des règles techniques concernant la formation des marins des navires de pêche en quatre chapitres qui en fait partie intégrante.

I. LA CONVENTION STCW-F PROPREMENT DITE

1. Les obligations générales des parties

Les parties à la convention STCW-F **s'engagent à donner effet aux dispositions de la convention** en prenant toutes les mesures nécessaires pour garantir que le personnel à bord des navires de pêche océaniques a les qualifications et l'aptitude correspondant à ses fonctions (article 1^{er}).

Outre les définitions explicitées à l'article 2, le champ d'application de la convention décrit à l'article 3 mentionne les **personnels employés à l'exploitation des navires de pêche océaniques battant pavillon d'une partie**.

L'article 4 organise la **communication de renseignements au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI)**. Chaque Partie est tenue de lui fournir un rapport annuel sur les mesures d'application prises ainsi que tout renseignement prévu par la règle I/5 de l'annexe à la présente convention (voir *infra*).

L'article 5 précise **l'articulation de la présente convention avec les traités et conventions antérieurs** et indique que, dès lors qu'ils sont en conflit avec les normes de la convention STCW-F, ils doivent faire l'objet d'une révision.

L'article 6 pose le **principe de la délivrance des brevets au personnel des navires de pêche conformément aux dispositions de son annexe** et prévoit une **revalidation obligatoire des brevets tous les cinq ans** pour garantir le maintien des compétences des pêcheurs et de renforcer la sécurité maritime.

Pour obtenir cette revalidation, le titulaire devra démontrer qu'il a entretenu ses compétences en naviguant suffisamment (12 mois de service en mer dans les cinq dernières années ou 3 mois dans les six derniers mois) ou passer un test de connaissance ou suivre un stage de revalidation. Les marins pêcheurs concernés auront jusqu'au 1^{er} septembre 2020 pour faire revalider leurs titres. Il convient néanmoins de noter que la revalidation n'est pas

applicable pour les titres permettant l'exercice de fonctions au niveau d'appui. Cette dispense profitera ainsi à la moitié des marins pêcheurs qui naviguent comme matelot ou homme d'équipage ou avec un certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche.

L'article 7 oblige chaque partie à mettre en place des procédures permettant d'effectuer **une enquête impartiale en cas de manquement commis par les titulaires de brevets** délivrés par cette partie dans l'exécution des tâches liées à la délivrance de ces brevets pour retirer, suspendre ou annuler ce brevet.

Chaque partie doit en outre adopter des **sanctions pénales ou disciplinaires** en cas de non-respect des dispositions de la présente convention transcrites dans sa législation nationale, en particulier contre le propriétaire, l'agent du propriétaire ou le capitaine ou la personne qui a obtenu par fraude un engagement nécessitant un brevet.

Ces cas sont déjà couverts par le droit français. Les articles L. 5523-256 et L. 5523-357 du code des transports punissent de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros 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 transports 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.

Par ailleurs, les personnes ayant obtenu par fraude ou fausses pièces un engagement peuvent être punis de trois d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende pour usage de faux au titre de l'article 441-1 du code pénal.

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 représentant un danger, la partie qui effectue le contrôle prend des mesures pour que le navire n'appareille pas, sans pour autant retarder indûment le navire et en rend compte au secrétaire général de l'OMI. Il établit également le principe selon lequel les navires battant le pavillon d'une partie non contractante ne doivent pas bénéficier d'un régime plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'un Etat partie, selon le principe dit du traitement « pas plus favorable ».

Ce principe figure déjà dans d'autres conventions de l'OMI ainsi que dans la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail (OIT) du travail dans la pêche ou dans d'autres conventions de 2007, entrée en vigueur le 16 novembre 2017.

Selon les informations transmises par les services du MEAE¹, la situation actuelle – certains États ont ratifié et d'autres non – pourrait avoir de possibles conséquences négatives d'un point de vue économique et social pour les propriétaires de navires de pêche en matière de contrôle. Si un navire d'un État n'ayant pas ratifié se trouve dans un État ayant ratifié, le principe du traitement "pas plus favorable" devrait entraîner une inspection détaillée plus longue qu'une inspection pour un navire battant le pavillon d'un État ayant ratifié la convention et non pas l'inverse. S'agissant des pêcheurs salariés et indépendants, les délais d'examen des demandes de reconnaissance des brevets délivrés par un État non Partie devraient être également plus longs que pour ceux délivrés par un État Partie, ce qui pourrait conduire à préférer un marin à un autre. Tant que la France n'est pas partie à la convention STCW-F, un marin titulaire d'un brevet français souhaitant embarquer à bord d'un navire battant un pavillon d'un État partie à la convention STCW-F pourrait de ce fait connaître des difficultés à l'embauche.

Pour favoriser la formation du personnel des navires de pêche. l'article 9 promeut la **coopération technique entre les parties**.

2. Les dispositions finales

Elles sont de facture classique.

L'article 10 traite de la question des amendements à la convention STCW-F, qu'ils aient fait l'objet d'un examen par l'OMI ou par une conférence convoquée par l'OMI.

L'article 11 est relatif à la signature et à l'adhésion de la convention.

L'article 12 prévoit que la convention entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins quinze États ont ratifié cette convention. Conformément à cet article, la convention STCW-F est entrée en vigueur le 29 septembre 2012, douze mois après la ratification du quinzième État, la République du Palaos.

À ce jour, 22 pays l'ont ratifiée dont 7 États membres de l'Union européenne : Danemark, Espagne, Lettonie, Lituanie, Pologne, Portugal et dernièrement, en février 2018, la Roumanie. On rappelle que l'Union européenne a autorisé les États membres de l'Union européenne à adhérer à cette, dont certaines stipulations relèvent de sa compétence exclusive, par décision (UE) 2015/799 du 18 mai 2015 du Conseil.

L'article 13 indique que la convention peut être dénoncée 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.

¹ Réponses du Gouvernement aux questions de la commission.

L'article 14 désigne le secrétaire général de l'OMI comme le dépositaire de la convention STCW-F.

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.

II. L'ANNEXE OU LES RÈGLES TECHNIQUES DE FORMATION DES MARINS PÊCHEURS

1. Chapitre I^{er} : les dispositions générales en dix règles

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, II/4 et II/5 et la prescription relative à la langue anglaise sont possibles pour des navires de longueur inférieure à 45 m dès lors que leur navigation est circonscrite à des eaux limitées.

La règle I/3 définit les **règles de délivrance** des brevets et des visas et prévoit que les brevets délivrés au titre de la convention STCW de 1978 (« commerce ») pour les fonctions de chef mécanicien, d'officier mécanicien, et d'opérateur des radiocommunications sont reconnus comme valides pour occuper ces fonctions sur les navires de pêche.

La règle I/4 définit les **modalités de contrôle à bord** des navires de pêche portant **sur la possession des brevets requis et l'évaluation de l'aptitude à respecter les normes de veille** prescrites par 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.

La règle I/6 oblige les parties à la convention STCW-F 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 et de leur efficacité**. Un **registre** ou des registres de brevets et visas mentionnés aux règles I/3 et II/1 à II/6 devront également être tenus par les parties.

La règle I/7 porte sur la **reconnaissance des brevets émanant des pays étrangers**. Elle prévoit que s'agissant des États parties, il convient préalablement à la reconnaissance manifestée par le visa de s'assurer que les prescriptions de la convention sont bien respectées. Elle pose le principe que les brevets délivrés par des États non parties à la convention STCW-F ne doivent pas être reconnus.

La règle I/8 prévoit des **dispositions transitoires** classiques. **Après l'entrée en vigueur de la convention à l'égard d'une partie, cette dernière peut continuer à délivrer des brevets d'aptitude pendant une période ne**

dépassant pas 5 ans pour les personnes ayant commencé leur service en mer avant l'entrée en vigueur. 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. Dans un délai de deux ans, à compter de l'entrée en vigueur de la convention à son égard et sous certaines conditions, une partie peut délivrer une attestation de service considéré comme 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 dans un cadre très strict : pour une période de 6 mois, en cas de circonstances d'extrême nécessité, pour des fonctions autres que celles d'opérateur des radiocommunications et uniquement à des marins disposant du brevet immédiatement inférieur à celui exigé normalement. Un rapport sur le nombre de dérogations accordées est adressé annuellement à l'OMI.

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.

2. Chapitre II : la délivrance des brevets de capitaine, d'officier au pont, d'officier mécanicien et des certificats d'opérateur des radiocommunications en 8 règles

La règle II/1 porte sur les **prescriptions minimales obligatoires** (avoir l'aptitude physique, satisfaire aux prescriptions relatives au brevet d'officier chargé de quart, avoir passé les examens d'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 illimitées**¹.

Un appendice à cette règle décrit les **connaissances minimales requises** pour la délivrance de ce brevet. Le programme porte sur la navigation et la détermination de la position, la tenue du quart, la navigation au radar, le compas magnétique et gyroscope, la météorologie et l'océanographie, la manœuvre des navires de pêche dans toutes les conditions, la construction et la stabilité des navires de pêche, la manutention et l'arrimage de prise, le fonctionnement des machines marines de navires de pêche, la prévention et la lutte contre l'incendie, les consignes en cas d'urgence, les soins médicaux d'urgence, le droit maritime, une compréhension suffisante de la langue anglaise permettant d'utiliser les cartes et autres publications nautiques, le sauvetage, des connaissances des règles de recherches, de sauvetage, de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, ainsi que des démonstrations d'aptitude.

¹ La navigation en eaux limitées a été définie comme une navigation à moins de 100 milles des côtes.

La règle II/2 est relative aux **prescriptions minimales obligatoires 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 les eaux illimitées** (âge, aptitude physique, justifier d'une durée minimale de service en mer d'au moins deux ans, avoir passé les examens appropriés d'évaluation des compétences, satisfaire aux prescriptions de la règle 6 pour l'exécution des tâches assignées en matière de radiocommunication).

Un appendice à cette règle décrit **les connaissances minimales requises** pour la délivrance de ce brevet. Le programme porte sur la navigation astronomique, la navigation à vue de terre et navigation côtière, la navigation au radar, la tenue du quart, les systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation, la météorologie, l'utilisation des compas magnétique et gyroscopique, les radiocommunications, les communications, la prévention et la lutte contre l'incendie, le sauvetage, les consignes en cas d'urgence et pratiques de travail sûres pour le personnel, les manœuvres d'un navire de pêche, la construction des navires de pêche, la stabilité du navire, la manutention et arrimage de la prise, une maîtrise suffisante de l'anglais, le secours médical, les procédures de recherche et de sauvetage, la prévention de la pollution du milieu marin ainsi que des démonstrations d'aptitude.

La règle II/3 est relative aux **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 limitées**.

Un appendice à cette règle décrit **les connaissances minimales requises** pour la délivrance de ce brevet. Le programme porte sur la navigation et la détermination de la position, la tenue du quart, la navigation au radar, l'aptitude à déterminer et corriger les erreurs du compas, la météorologie et l'océanographie, la manœuvre d'un navire de pêche dans toutes les conditions, la construction et la stabilité d'un navire, la manutention et l'arrimage de la prise, les machines des navires de pêche, la prévention de l'incendie, les consignes en cas d'urgence, les soins médicaux, le droit maritime, les recherches et le sauvetage, la connaissance de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche ainsi que des démonstrations d'aptitude.

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 mètres exploités dans les eaux limitées** (âge, aptitude physique, justifier d'une durée minimale de service en mer d'au moins deux ans, avoir passé les examens appropriés d'évaluation des compétences, satisfaire aux prescriptions de la règle 6 pour l'exécution des tâches assignées en matière de radiocommunication).

Un appendice à cette règle décrit les **connaissances minimales requises pour la délivrance de ce brevet**. Le programme porte sur la navigation en vue de terre et navigation côtière, la navigation au radar, la tenue du quart, les systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation, la météorologie, l'aptitude à déterminer et corriger les erreurs du compas, la lutte contre l'incendie, le sauvetage, les consignes en cas d'urgence et les pratiques de travail sûres pour le personnel, les manœuvres des navires de pêche, la stabilité du navire, la manutention de la prise, la construction du navire de pêche, le secours médical, les recherches et le sauvetage, la prévention de la pollution du milieu marin, ainsi que des démonstrations d'aptitude.

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 approuvée de lutte contre l'incendie, avoir passé un examen approprié d'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. Il liste les connaissances théoriques élémentaires nécessaires ainsi que les domaines dans lesquels les candidats doivent également posséder des connaissances pratiques suffisantes. Les candidats doivent également posséder une connaissance des règles de droit international concernant les droits et responsabilités particulières du personnel du service « machine », notamment celles 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 des radiocommunications** ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord des navires de pêche équipés, en vertu d'une convention internationale ou de la législation nationales, 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 radiocommunications » et dans le protocole de Torremolinos de 1993 et celles relatives à l'entretien du matériel radioélectrique figurent dans le protocole de Torremolinos de 1993 et dans les directives 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 minimales 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 comptes rendus de navires, consultations médicales par radio, utilisation du Code international de signaux et des phrases normalisées pour les communications maritimes, mesures préventives contre les 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 cinq ans** en démontrant le maintien des compétences (aptitude physique, avoir accompli un service en mer d'une durée d'un an au moins, passer avec succès 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 cinq 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 ou en passant un test ou une formation approuvés).

3. Chapitre III : la formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche

La règle unique porte sur la formation de base en matière de sécurité destinée à l'ensemble du personnel des navires de pêche : 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.

Le nombre de marins à former à la sécurité est estimé à 8 117. On considère que parmi eux, 2 841 devront recevoir la formation permettant la délivrance du certificat de formation de base à la sécurité (CFBS) dont le coût moyen est de 1 250 euros et 5276 devront recevoir la formation permettant 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 dont le coût moyen est de 500 euros.

4. Chapitre IV : la veille

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 du navire de pêche. 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**.

CONCLUSION

Après un examen attentif des stipulations de cet accord, la commission a adopté ce 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).

Outre les objectifs de cette convention auxquels la France souscrit et ses conséquences positives en faveur de la lutte contre le dumping social et le marché de l'emploi maritime, il était nécessaire de délivrer aux marins pêcheurs français des formations conformes aux standards internationaux. La ratification de cette convention facilitera le contrôle des navires de pêche français dans les ports des Etats parties.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 14 mars 2018, sous la présidence de M. Robert del Picchia, vice-président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de M. Philippe Paul sur le projet de loi n° 582 (2016-2017) 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).

Suivant la proposition du rapporteur, la commission a adopté, à l'unanimité et sans modification, le rapport et le projet de loi précité.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

➤ **Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères**

- Sous-direction du droit de la mer

Mme Léa MULLER-DARDELIN, rédactrice

➤ **Ministère de la Transition écologique**

- Direction des affaires maritimes

M. Nicolas SINGELLOS, Chef du bureau de la formation et de l'emploi maritimes, Sous-direction des gens de mer et de l'enseignement maritime