

N° 63

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Enregistré à la Présidence du Sénat le 29 octobre 2014

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant l'approbation des **amendements de Manille** à l'annexe de la **convention internationale de 1978** sur les normes de **formation des gens de mer**, de délivrance des **brevets** et de **veille** (convention STCW) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW),*

Par M. Jeanny LORGEUX,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Pierre Raffarin, *président* ; MM. Christian Cambon, Daniel Reiner, Jacques Gautier, Aymeri de Montesquiou, Mmes Josette Durrieu, Michelle Demessine, MM. Xavier Pintat, Gilbert Roger, Robert Hue, Mme Leïla Aïchi, *vice-présidents* ; M. André Trillard, Mmes Hélène Conway-Mouret, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Joël Guerriau, Alain Néri, *secrétaires* ; MM. Michel Billout, Jean-Marie Bockel, Michel Boutant, Jean-Pierre Cantegrit, Bernard Cazeau, Pierre Charon, Robert del Picchia, Jean-Paul Emorine, Philippe Esnol, Hubert Falco, Bernard Fournier, Jean-Paul Fournier, Jacques Gillot, Mme Éliane Giraud, M. Gaëtan Gorce, Mme Nathalie Goulet, M. Alain Gournac, Mme Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Pierre Grand, Jean-Noël Guérini, Didier Guillaume, Mme Gisèle Jourda, M. Alain Joyandet, Mme Christiane Kammermann, M. Antoine Karam, Mme Bariza Khiari, MM. Robert Lafoauleu, Jacques Legendre, Jeanny Lorgeoux, Claude Malhuret, Jean-Pierre Masseret, Rachel Mazuir, Christian Namy, Claude Nougein, Philippe Paul, Mme Marie-Françoise Perol-Dumont, MM. Cédric Perrin, Jean-Vincent Placé, Yves Pozzo di Borgo, Henri de Raincourt, Alex Türk.

Voir les numéros :

Sénat : 269 (2013-2014) et 64 (2014-2015)

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE - 1978, UNE CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER	7
I. DES NORMES MINIMALES INTERNATIONALES POUR LA FORMATION DES GENS DE MER FIXÉES POUR LA PREMIÈRE FOIS	7
II. ... ET MODIFIÉES À PLUSIEURS REPRISES	8
DEUXIÈME PARTIE - 2010, LA POURSUITE DES OBJECTIFS DE LA CONVENTION PAR LES AMENDEMENTS DE MANILLE	11
I. UN RENFORCEMENT DES CONDITIONS D'APPLICATION DE LA CONVENTION	11
II. LE CONTENU DES AMENDEMENTS DE MANILLE	12
A. CHAPITRE I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES	13
B. CHAPITRE II - CAPITAINE ET SERVICE PONT	14
C. CHAPITRE III - SERVICES MACHINE	14
D. CHAPITRE IV - RADIOCOMMUNICATIONS ET OPÉRATEURS DES RADIOCOMMUNICATIONS	15
E. CHAPITRE V - NORMES CONCERNANT LA FORMATION SPÉCIALE REQUISE POUR LE PERSONNEL DE CERTAINS TYPES DE NAVIRES	15
F. CHAPITRE VI - FONCTIONS RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL, À LA SÛRETÉ, AUX SOINS MÉDICAUX ET À LA SURVIE	16
G. CHAPITRE VII - AUTRES BREVETS	17
H. CHAPITRE VIII - VEILLE	17
CONCLUSION GÉNÉRALE	19
EXAMEN EN COMMISSION	21
ANNEXE N° 1 - LISTE DES PARTIES À LA CONVENTION STCW DE 1978 AU 31 AOÛT 2014	23
ANNEXE 2 - LISTE DES PARTICIPANTS À LA CONFÉRENCE DE MANILLE DE 2010	25

**ANNEXE 3 - LISTE DES TEXTES DE DROIT FRANÇAIS QUI DEVRONT ÊTRE
MODIFIÉS 27**

Mesdames et Messieurs,

Le Sénat est saisi du projet de loi n° 269 (2013-2014) autorisant l'approbation des amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW¹) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW).

Adoptée le 7 juillet 1978 à Londres, cette convention est entrée en vigueur le 28 avril 1984 et **a déjà été amendée** en 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004 et en 2006.

Cette convention à laquelle **tous les Etats membres de l'Union européenne sont parties a été transposée en droit européen** par la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

Les **amendements adoptés, à Manille, le 25 juin 2010**, modifient la convention STCW pour que « *la sauvegarde de la vie humaine en mer* », qui constitue son objectif principal, soit améliorée. **Entrés en vigueur** à l'égard de la France **le 1^{er} janvier 2012**, ils visent principalement à **réduire les facteurs de risques humains dans les événements de mer** :

- **en renforçant les normes minimales requises en matière de formation**, de compétence, de qualification, d'aptitude physique pour s'acquitter des tâches dévolues aux gens de mer à bord des navires ;

- en instaurant de **nouvelles règles de temps de travail et de temps de repos, de lutte contre l'alcoolisme** ;

- et, enfin, en rendant plus efficaces les mécanismes d'application de la convention.

Les nouvelles dispositions de la convention STCW apportées par ces amendements ont déjà entraîné **une modification de la directive européenne** précitée par la directive 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012.

¹ *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers (STCW)*.

PREMIÈRE PARTIE - 1978, UNE CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

I. DES NORMES MINIMALES INTERNATIONALES POUR LA FORMATION DES GENS DE MER FIXÉES POUR LA PREMIÈRE FOIS

La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille dite « *convention STCW* » résulte des travaux d'une conférence internationale réunie en 1978, **sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI)**, organisme rattaché à l'Organisation des Nations unies (ONU) et dont le champ de compétence recouvre le domaine de la navigation maritime et ses effets sur le milieu marin.

Soixante-douze Etats ont participé à l'élaboration de cette convention qui **fixe pour la première fois, à un niveau international, des normes minimales en matière de formation, de délivrance des brevets et de veille des marins du commerce**. Auparavant, ces normes, établies par chaque Etat, présentaient de grandes différences.

La convention a ainsi pour objet « *d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin* ». Par les exigences minimales que ce texte instaure en matière de qualifications, de compétences et de formations des gens de mer, il permet de lutter contre le danger que représente la prolifération d'équipages « sous-formés » et de réduire le « **dumping social** » dans le secteur fortement internationalisé du transport maritime.

Elle s'applique aux gens de mer servant à bord des **navires de mer armés au commerce et à la plaisance professionnelle**. Sont ainsi exclus de son champ d'application les navires de guerre, les navires de pêche, les yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial et les navires en bois de construction primitive. En **2013**, le nombre de **marins français** s'élevait à **17 867** (16 242 au commerce et 1 625 à la plaisance professionnelle) embarqués sur des navires français et étrangers.

Adoptée le 7 juillet 1978 à Londres, cette convention est **entrée en vigueur le 28 avril 1984** et a fait l'objet d'une publication au Journal Officiel par un décret n° 84-387 du 11 mai 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.

Au 31 août 2014, 158 Etats représentant 98,80 % du tonnage de la flotte commerciale mondiale avaient approuvé ou ratifié cette convention.

II. ... ET MODIFIÉES À PLUSIEURS REPRISES

Depuis son entrée en vigueur, la convention STCW a connu plusieurs modifications en 1991, 1994, 1995, 1998, 2004 et 2006.

La plus importante résulte des **amendements adoptés, à Londres, le 7 juillet 1995** qui sont entrés en vigueur le 1^{er} février 1997, à l'égard de toutes les Parties à la convention STCW de 1978, sauf la Finlande pour laquelle l'entrée en vigueur est intervenue le 14 décembre 1998. Ils visaient essentiellement à prendre en compte le phénomène d'internationalisation croissant des équipages en vue de permettre la mobilité des personnels sur les navires de différents pavillons.

Ces amendements ont fait l'objet d'une publication au Journal Officiel par un décret n° 97-754 du 2 juillet 1997.

Les amendements de 1995 ont notamment institué **une nouvelle organisation du texte** dans lequel les principes généraux sont déclinés sous forme de règles, elles-mêmes regroupées par thème dans huit chapitres (voir *Infra*). Ces règles générales sont ensuite expliquées et détaillées dans le **code STCW nouvellement introduit** et qui est divisé en une partie A (Obligations) et une partie B (Recommandations). Ce code qui clarifie les compétences et les aptitudes requises des gens de mer contient l'essentiel de la réglementation technique.

Sur le fond, ces amendements exigent que les personnels en charge de la sécurité des passagers reçoivent une **formation en matière de gestion de crise et de comportement humain**. Ils introduisent également de nouvelles dispositions concernant les certifications alternatives permettant aux Etats parties d'envisager des **filières de formation polyvalente**, ce qui a conduit la France à créer la formation d'officiers polyvalents, à la fois pont et machine.

Ils améliorent également le cadre d'intervention des **inspecteurs de l'Etat du port**. Ceux-ci vérifient que les gens de mer servant à bord sont titulaires des qualifications requises et que les effectifs sont conformes aux prescriptions de l'autorité du pavillon et peuvent intervenir dans les cas de carences considérées comme présentant un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Les amendements de 1995 ont également imposé aux parties de mettre en place un **système de contrôle de la qualité** de leur dispositif de formation et de délivrance des titres. Elles les obligent à enregistrer sur une **base de données consultable**, à tout moment, tous les brevets et certificats délivrés de manière à faciliter le contrôle des titres de formation professionnelle maritime par les inspecteurs de l'Etat du port et les armements qui internationalisent leur recrutement afin de lutter contre les titres frauduleux.

Depuis le 1^{er} février 2002, les titres délivrés par la France sont ainsi consultables sur la **base de données « Authentification des titres STCW »**.

Enfin, ces amendements obligent les parties à **communiquer des informations détaillées à l'OMI sur les mesures administratives prises pour la mise en œuvre de la convention**. Cet échange constitue une évolution importante puisque l'OMI s'implique ainsi davantage dans le suivi de la mise en œuvre des conventions par les Etats parties.

La convention est aujourd'hui structurée de la manière suivante :

- **la convention** proprement dite dont les dix-sept articles contiennent des dispositions habituelles aux conventions internationales (objet de la convention, champ d'application, interactions possibles avec d'autres textes internationaux, dispositions transitoires, modalités de ratification, d'entrée en vigueur et de modification) ;

- **l'annexe technique**, composée de huit chapitres, qui fixe principalement les prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des différentes catégories professionnelles des gens de mer (capitaines, officiers et matelots) ;

- **le code STCW** qui reprend les chapitres de l'annexe et comprend :

- une partie A (Obligations) qui précise, dans des tableaux détaillés, les exigences minimales obligatoires décrites dans l'annexe pour remplir les différentes tâches requises à bord d'un navire, selon les spécificités de celui-ci ;
- une partie B (Recommandations) qui liste une série de recommandations visant à faciliter la mise en œuvre de la convention par les Parties.

L'annexe et le code sont organisés sur le même modèle. Les huit chapitres de l'annexe sont systématiquement précisés dans la partie A et la partie B du code.

Les **amendements de Manille** qui sont soumis à votre approbation n'ont pas modifié cette architecture et portent **exclusivement sur l'annexe technique et le code STCW**.

DEUXIÈME PARTIE - 2010, LA POURSUITE DES OBJECTIFS DE LA CONVENTION PAR LES AMENDEMENTS DE MANILLE

I. UN RENFORCEMENT DES CONDITIONS D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Les participants à la Conférence des parties à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille réunies à **Manille** ont adopté, le **25 juin 2010**, deux résolutions relatives à ces amendements, dans un esprit consensuel. L'annexe et le code STCW sont ainsi intégralement remplacés. Les dispositions retenues sont largement conformes aux attentes françaises.

Ces amendements sont **entrés en vigueur** en droit international, le **1^{er} janvier 2012** pour les parties de la convention STCW de 1978 qui n'ont pas émis d'objection avant le 1^{er} juillet 2011, conformément à la procédure d'acceptation tacite, c'est-à-dire toutes les parties à l'exception des Etats suivants :

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

Ces amendements sont donc opposables à la France depuis le 1^{er} janvier 2012.

Aux termes des dispositions transitoires prévues par la convention, **la France a un délai d'au plus cinq ans, soit jusqu'au 31 décembre 2016**, pour intégrer au droit français les nouvelles exigences posées par les amendements de Manille.

La plupart des modifications introduites existent déjà en droit français. **Ne nécessiteront des modifications du droit français** que les amendements relatifs :

- aux nouvelles définitions ;
- au contenu des formations ;
- aux nouvelles formations ;
- au recyclage des certificats d'aptitude existants ;
- aux nouveaux titres de formation professionnelle maritime ;

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

- ainsi qu'aux nouvelles modalités de prévention des addictions.

Les amendements de Manille visent à réduire les facteurs de risques humains dans les **événements en mer dont on estime que près de 80 % d'entre eux ont pour origine une erreur humaine.**

Ils ont ainsi pour principal objet d'introduire de nouvelles dispositions obligatoires pour :

- renforcer les mécanismes d'application des dispositions de la convention ;

- lutter contre les fraudes relatives aux titres professionnels ;

- mettre à jour les compétences professionnelles et les normes médicales d'aptitude des gens de mer selon leur tâche ou selon le type de navires marchands ;

- instaurer de nouvelles règles de temps de repos minimal et de prévention de l'alcoolisme à bord des navires ;

- créer de nouveaux titres professionnels, notamment celui d'officiers électroniciens ;

- développer la formation aux nouvelles technologies, notamment à ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*, système de visualisation des cartes électroniques et d'information), ainsi qu'au management et à la gestion des personnels ;

- favoriser la formation à distance, notamment par le *e-learning* ;

- et pour généraliser la formation à la sécurité tous les personnels à bord d'un navire marchand, y compris contre les attaques par des pirates.

Des recommandations ont également été introduites, notamment pour la formation :

- des personnels exploitant des systèmes de positionnement dynamique ;

- ainsi que des capitaines et officiers servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires.

II. LE CONTENU DES AMENDEMENTS DE MANILLE

Les amendements de Manille ont apporté des modifications aux différentes règles contenues dans la plupart des huit chapitres de l'annexe, modifications qui sont reprises en détails dans la partie A (Obligations) du code STCW et qui peuvent être complétées par des recommandations figurant dans la partie B (Recommandations) du code précité.

Ils ont principalement consisté à transférer des recommandations de l'ancienne partie B du code dans la nouvelle partie A, de manière à les rendre obligatoires pour tous les Etats parties.

A. CHAPITRE I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

D'une manière générale, ce chapitre prévoit les dispositions générales, comme la définition des termes propres à la convention, le format que doivent avoir les titres de formation professionnelle maritime, les modalités de délivrance de ces titres, les modalités de reconnaissance de ces titres, les procédures de contrôle, les normes de qualité.

- Règle I/1 *Définitions et clarifications* : de nouvelles définitions y figurent comme celles de « *certificat de capacité* », de « *certificat d'aptitude* », de « *preuves documentaires* », d'« *opérateur radio du SMDSM* », de « *navire à passagers* », de « *fonctions liées à la sûreté* », de « *navigant qualifié - pont* », de « *navigant qualifié - machines* », d'« *officier en électronique* », de « *matelot qualifié en électronique* ».

- Règle I/2 *Titres et visas* : les nouvelles dispositions précisent notamment quelle autorité peut délivrer un certificat de capacité et obligent les parties à tenir des registres des brevets ainsi qu'à rendre les renseignements sur l'état des brevets disponibles aux autres Etats et aux compagnies, en langue anglaise, par des moyens électroniques.

- Règle I/3 *Principes régissant les voyages à proximité du littoral* : ce type de navigation doit désormais faire l'objet d'accords bilatéraux entre les Etats parties.

- Règle I/5 *Dispositions nationales* : « *chaque partie doit prendre des mesures appropriées et les faire observer en vue de prévenir la fraude et d'autres pratiques illicites mettant en cause des titres et visas qui ont été délivrés* ».

- Règle I/8 *Normes de qualité* : le contrôle continu de toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance des titres qui s'exerce dans le cadre d'un système de contrôle de qualité porte également sur la délivrance des certificats médicaux. Une évaluation indépendante est effectuée au moins tous les cinq ans qui vérifie notamment si toutes les dispositions applicables de la convention y compris les amendements font l'objet d'un système de normes de qualité.

- Règle I/9 *Normes médicales* : les gens de mer qui disposent d'un titre STCW doivent également être titulaires d'un certificat médical valide délivré par un médecin agréé conformément aux dispositions de la convention et traduit en anglais. Ce certificat a une durée de validité de deux ans (réduite à un an pour les mineurs). Les normes d'aptitude physique ont été révisées, notamment celles relatives à l'acuité visuelle qui présentent un caractère obligatoire. Des recours sont prévus en cas de déclaration d'inaptitude.

- Règle I/11 *Revalidation des titres* : la revalidation peut être obtenue par un marin qui peut justifier de douze mois de service au cours des cinq années précédentes ou de trois mois de service dans les six derniers mois de validité de son titre. La compétence professionnelle pour le service à bord de navires-citernes est justifiée par le service en mer ou une formation suivie avec succès.
- Règle I/12 *Utilisation des simulateurs* : de nouvelles recommandations relatives à la formation à distance au moyen du e-learning et à la formation ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*, système de visualisation des cartes électroniques et d'information) ont été ajoutées.
- Règle I/14 *Responsabilité des compagnies* : Les compagnies doivent s'assurer que les gens de mer qu'elles affectent sur leurs navires ont suivi une formation de remise à niveau et d'actualisation des connaissances et qu'une communication vocale efficace est assurée à tout moment à bord.
- Règle I/15 *Dispositions transitoires* : Ces nouvelles dispositions entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2012 ; toutefois une partie peut continuer à renouveler et valider des titres et visas aux gens de mer qui ont entamé un service en mer ou une formation avant le 1^{er} juillet 2013 conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant le 1^{er} janvier 2012.

B. CHAPITRE II - CAPITAINE ET SERVICE PONT

Ce chapitre a pour objet les titres qui permettent de prétendre à la qualification « pont ».

Les amendements ont introduit de nouveaux référentiels de formation pour les officiers de pont en vue de prendre en compte notamment les progrès technologiques en matière de navigation. Ils prévoient ainsi de nouvelles prescriptions minimales obligatoires de formation à la sécurité, à l'utilisation des nouvelles technologies comme les cartes électroniques et ECDIS, au management et à la gestion des ressources humaines ainsi qu'à la sensibilisation aux risques de pollution.

Ils créent également un nouveau certificat de « matelot qualifié pont ».

C. CHAPITRE III - SERVICES MACHINE

Ce chapitre prévoit les dispositions obligatoires pour les personnels navigant machine.

Les amendements énoncent de nouveaux référentiels de formation pour les officiers machine intégrant, notamment les nouvelles prescriptions minimales obligatoires de formation à la sécurité, à l'utilisation des nouvelles technologies comme les cartes électroniques et ECDIS, au

management et à la gestion des ressources humaines ainsi qu'à la sensibilisation aux risques de pollution.

Ils créent également les nouveaux titres suivants :

- certificat de matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines ;
- certificat de marin qualifié Machine ;
- brevet d'officier électronicien ;
- et certificat de matelot électronicien.

Des modifications ont été apportées en outre aux normes de compétences exigées en matière de navigation pour le brevet d'officier chargé du quart machine et celui de chef mécanicien.

D. CHAPITRE IV - RADIOCOMMUNICATIONS ET OPÉRATEURS DES RADIOCOMMUNICATIONS

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

E. CHAPITRE V - NORMES CONCERNANT LA FORMATION SPÉCIALE REQUISE POUR LE PERSONNEL DE CERTAINS TYPES DE NAVIRES

Ce chapitre prévoit les prescriptions minimales obligatoires en matière de formation pour embarquer à bord de certains types de navires.

Afin de mieux répondre aux problèmes réels rencontrés par les navigants, les amendements mettent à jour la formation et les qualifications requises pour les personnels servant à bord de pétroliers, de navires-citernes pour produits chimiques et pour gaz liquéfiés, de navires à passagers ainsi que les certificats suivants :

- certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques commun aux officiers et aux matelots ;
- certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfié commun aux officiers et aux matelots ;
- certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers ;
- certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques ;
- certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfié ;
- certificat de formation des personnels des navires à passagers.

Dans la partie B du code STCW, de nouvelles recommandations ont été introduites pour la formation :

- des capitaines et officiers sur les navires ravitailleurs au large ;
- des personnels exploitant des systèmes de positionnement dynamique ;
- des capitaines et officiers sur navires servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires.

F. CHAPITRE VI - FONCTIONS RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL, À LA SÛRETÉ, AUX SOINS MÉDICAUX ET À LA SURVIE

Ce chapitre précise tous les certificats supplémentaires nécessaires aux gens de mer en vue de remplir des tâches spécifiques en matière de sécurité, de sûreté ou encore de soins médicaux.

Les amendements portent principalement sur de nouvelles formations obligatoires à la sûreté dont ils fixent les prescriptions minimales selon les fonctions attribuées à bord. Ces formations portent sur :

- la familiarisation en matière de sûreté destinée à toutes les personnes qui travaillent à bord d'un navire en mer autres que les passagers ;
- la sensibilisation en matière de sûreté pour les gens de mer qui travaillent à bord d'un navire et qui ne sont pas chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté ;
- la sûreté pour les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité y compris des activités de lutte contre les actes de piraterie et les vols à mains armées ;
- les techniques avancées de lutte contre l'incendie ;
- le certificat d'aptitude et d'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage, des canots de secours, le certificat d'aptitude et d'exploitation des canots de secours rapides et le certificat d'aptitude d'agent de sûreté du navire.

En outre, tous les cinq ans, le gens de mer devront fournir la preuve qu'ils ont maintenu les normes de compétences requises pour effectuer les tâches, exercer les fonctions et assumer les responsabilités qui leur sont confiées.

G. CHAPITRE VII - AUTRES BREVETS

Ce chapitre permet aux Etats parties de délivrer des titres de formation professionnelle maritime polyvalents.

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

H. CHAPITRE VIII - VEILLE

Ce chapitre est consacré à la veille à bord et contient des dispositions relatives à l'aptitude au service, à la prévention de la fatigue et des addictions.

Les amendements harmonisent notamment le temps de repos minimal des gens de mer de la convention STCW avec la convention internationale du travail maritime de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) de 2006, qui n'est entrée en vigueur que le 20 août 2013.

Ils renforcent les dispositions relatives à la période minimale de repos des officiers de quart ou des matelots faisant partie d'une équipe de quart, en prévoyant que celle-ci ne peut pas être inférieure à 77 heures par période de sept jours, tout en conservant l'exigence minimale de 10 heures de repos par période de 24 heures. L'intervalle entre deux périodes consécutives¹ de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

Des dérogations sont possibles sous réserve que la période de repos ne soit pas inférieure à 70 heures par période de sept jours et dans la limite de deux semaines consécutives. En outre, les intervalles entre deux périodes dérogatoires ne doivent pas être inférieurs au double de la durée de la dérogation et le temps de repos journalier ne peut être scindé en plus de trois périodes dont l'une au moins d'une durée d'au moins six heures, aucune des deux autres périodes ne pouvant être inférieure à une heure.

Ces amendements introduisent également des dispositions en matière de lutte contre l'alcoolisme à bord des navires en obligeant les Parties « à établir un taux d'alcoolémie maximale de 0,05 % (...) pour les capitaines, les officiers et d'autres gens de mer auxquels sont assignées certaines tâches liées à la sécurité et à la protection des gens de mer ».

¹ Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une au moins d'une durée de six heures.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Les amendements de Manille apparaissent comme **un outil majeur de prévention contre les événements de mer et leur impact sur les hommes et le milieu marin, objectif poursuivi dès l'origine par la convention STCW de 1978**. Ils introduisent notamment de nouvelles exigences minimales en matière de formation et de titres professionnels et prescrivent de nouvelles règles relatives au temps de repos et présentent de ce fait un caractère très technique.

Ils **répondent aux attentes de la France** qui, membre depuis l'origine de l'Organisation maritime internationale (OMI), a toujours cherché à promouvoir l'amélioration de la sécurité maritime et la prévention de la pollution des mers, notamment dans la Manche, un des couloirs de navigation les plus encombrés du monde alors même que la flotte de commerce française est relativement peu importante.

Ils ont été **accueillis favorablement par les professionnels du secteur**. Les employeurs manifestent, en effet, une volonté de mettre en œuvre rapidement les amendements de Manille qui feront l'objet de contrôles par les inspecteurs en charge du contrôle par l'Etat du port dans la crainte que leur navire puisse être détenu dans un port étranger du fait du non-respect d'une obligation instituée par la convention STCW amendée. Les organisations professionnelles représentant les marins sont également favorables à la mise en place des nouvelles formations conformes aux amendements de Manille, de manière à assurer leur employabilité sur le marché du travail international.

Par ailleurs, **un grand nombre de ces normes minimales introduites par ces amendements existent déjà en droit français**.

Enfin, l'approbation des amendements de Manille permettra de **régulariser l'absence d'approbation de la convention initiale de 1976 et des amendements de 1995 par le Parlement**, puisque selon la jurisprudence du Conseil d'Etat du 5 mars 2003, arrêt Aggoun, le Parlement sera alors réputé les avoir autorisés.

Votre rapporteur ne peut, en conséquence, que recommander l'adoption du projet de loi autorisant l'approbation des amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale STCW qui sera examiné par le Sénat en séance publique le jeudi 6 novembre 2014 selon la procédure simplifiée.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 29 octobre 2014, sous la présidence de M. Christian Cambon, vice-président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de M. Jeanny Lorgeoux, rapporteur sur le projet de loi n° 269 (2013-2014) autorisant l'approbation des amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW).

Après un bref débat, à l'issue de la présentation du rapporteur, la commission a adopté le rapport ainsi que le projet de loi précité.

Elle a proposé que ce texte fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifiée en séance publique, en application des dispositions de l'article 47 *decies* du règlement du Sénat.

**ANNEXE N° 1 -
LISTE DES PARTIES À LA CONVENTION STCW DE 1978
AU 31 AOÛT 2014**

Albanie, Algérie, Angola, Antigua et Barbuda, Argentine, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bahamas, Bahreïn, Bangladesh, Barbade, Belgique, Belize, Bénin, Bolivie, Brésil, Brunei, Bulgarie, Cambodge, Cameroun, Canada, Cap Vert, Chili, Chine, Colombie, Comores, Congo, Iles Cook, Côte d'Ivoire, Croatie, Cuba, Chypre, République Tchèque, Corée (N), RDC, Danemark, Dominique, Equateur, Egypte, Salvador, Guinée Equatoriale, Erythrée, Estonie, Ethiopie, Fidji, Finlande, France, Gabon, Gambie, Géorgie, Allemagne, Ghana, Grèce, Grenade, Guatemala, Guinée, Guyana, Haïti, Honduras, Hongrie, Islande, Inde, Indonésie, Iran, Irak, Irlande, Israël, Italie, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Koweït, Lettonie, Liban, Lesotho, Liberia, Libye, Lituanie, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Malaisie, Maldives, Malte, Iles Marshall, Maurice, Mauritanie, Mexique, Micronésie, Mongolie, Monténégro, Maroc, Mozambique, Birmanie, Namibie, Pays Bas, Nouvelle-Zélande, Nicaragua, Niger, Nigeria, Niue, Norvège, Oman, Pakistan, Palau, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Corée (S), Moldavie, Roumanie, Russie, Saint-Kitts et Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent et les Grenadines, Samoa, Sao Tomé et Principe, Arabie Saoudite, Sénégal, Serbie, Seychelles, Sierra Leone, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Iles Salomon, Afrique du Sud, Espagne, Sri Lanka, Soudan, Surinam, Suède, Suisse, Syrie, Thaïlande, Togo, Tonga, Trinidad et Tobago, Tunisie, Turquie, Turkménistan, Tuvalu, Ukraine, Emirats Arabes Unis, Royaume-Uni, Tanzanie, Etats-Unis, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Yémen.

Source : Organisation maritime internationale

**ANNEXE 2 -
LISTE DES PARTICIPANTS À LA CONFÉRENCE DE
MANILLE DE 2010**

Angola, Antigua et Barbuda, Argentine, Australie, Azerbaïdjan, Bahamas, Bangladesh, Belgique, Belize, Brésil, Brunei, Canada, Chili, Chine, Congo, Iles Cook, Côte d'Ivoire, Croatie, Chypre, Corée (N), Danemark, Estonie, Fidji, Finlande, France, Géorgie, Allemagne, Ghana, Grèce, Inde, Indonésie, Iran, Irak, Irlande, Israël, Italie, Jamaïque, Japon, Kenya, Lettonie, Liban, Libéria, Libye, Lituanie, Luxembourg, Malaisie, Malte, Iles Marshall, Mexique, Maroc, Mozambique, Birmanie, Pays-Bas, Nigeria, Norvège, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, Corée (S), Roumanie, Russie, Saint-Kitts et Nevis, Arabie Saoudite, Singapour, Slovénie, Afrique du Sud, Espagne, Sri Lanka, Suède, Suisse, Syrie, Thaïlande, Tunisie, Turquie, Tuvalu, Ukraine, Emirats Arabes Unis, Royaume-Uni, Tanzanie, Etats-Unis, Vanuatu, Vietnam.

Source : Organisation maritime internationale

ANNEXE 3 - LISTE DES TEXTES DE DROIT FRANÇAIS QUI DEVRONT ÊTRE MODIFIÉS¹

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

Source : Direction des Affaires maritimes

¹ De nouveaux arrêtés devront être également pris afin de prendre en compte les exigences complètement nouvelles comme la formation au système de visualisation des cartes électroniques d'information (ECDIS).