



**Projet de règlement grand-ducal portant**

**1° modification du règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998 et**

**2° abrogeant le règlement grand-ducal du 5 mars 2007 transposant la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets de gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE, et modifiant le règlement grand-ducal du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998**

(Transposition directive (UE) 2019/1159)

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 4
III.	Commentaire des articles	p. 12
IV.	Tableau de correspondance	p. 14
V.	Fiche financière	p. 14
VI.	Fiche d'impact	p. 15
VII.	Texte coordonné directive Texte coordonné règlement grand-ducal	p. 18 p. 46
VIII.	Directive	p. 88



## I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet:

1. de transposer en droit national la directive (UE) 2019/1159 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer et abrogeant la directive 2005/45/CE concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres;
2. d'abroger le règlement grand-ducal modifié du 5 mars 2007 transposant la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets de gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE, et modifiant le règlement grand-ducal du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998.

1. La directive 2008/106/CE présentement amendée n'a pas été transposée en droit luxembourgeois dans la mesure où il s'agissait d'une refonte de la directive 94/58/CE. Cette dernière est valablement transposée en droit national par le règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001.

Cette directive incorpore dans le droit de l'Union la Convention STCW adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Celle-ci règle la formation des gens de mer et la délivrance de brevets à ces derniers.

Des modifications substantielles à la Convention STCW ont été adoptées en 2015 et en 2016 ; celles-ci concernent :

- les exigences de formation et de qualification des gens de mer servant à bord de navires soumis au recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) ;
- la formation et la qualification des gens de mer servant à bord des navires à passagers et des navires exploités dans les eaux polaires.

Ces modifications ont entraîné la nécessité de modifier les dispositions de la directive afin qu'elles soient prises en compte dans la législation de l'Union.

2. Les définitions des brevets des gens de mer figurant dans la directive 2005/45/CE sont devenues obsolètes suite aux modifications apportées en 2010 à la convention STCW. Dès lors, il convenait de modifier le régime de reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres afin de tenir compte de ces modifications. Par ailleurs, les certificats médicaux délivrés aux gens de mer sous l'autorité des États membres devraient également être pris en compte dans le mécanisme de reconnaissance mutuelle.

Afin d'éviter toute ambiguïté, la directive (UE) 2019/1159 ici transposée incorpore le principe de reconnaissance mutuelle entre États membre et la directive 2005/45/CE peut dès lors être abrogée.

La directive 2005/45/CE a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 5 mars 2007 qui est dès lors abrogé par le texte du présent projet.

La directive (UE) 2019/1159 revoit également le principe de la vérification du respect des critères de la Convention STCW par les États tiers. Ces modifications n'ont d'impact que sur la Commission européenne et l'Agence européenne pour la Sécurité Maritime; elles n'ont donc pas été reprises dans le présent avant-projet.



Il est utile de rappeler que les conventions STCW et SOLAS ont été valablement publiées au Luxembourg par :

- la loi du 9 novembre 1990 portant publication de certaines Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 13 juillet 1993 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 27 septembre 1994 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 29 janvier 1997 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 22 juin 1998 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 13 septembre 1999 portant publication d'un certain nombre d'amendements à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée, faite à Londres, le 7 juillet 1978 et au Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW);
- l'arrêté grand-ducal du 23 mai 2003 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;
- l'arrêté grand-ducal du 31 mars 2004 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- la loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 31 juillet 2006 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 17 juin 2008 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 15 septembre 2011 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 3 décembre 2011 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 8 janvier 2013 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 18 novembre 2015 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 27 juin 2016 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime ;
- l'arrêté grand-ducal du 24 janvier 2018 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime.



## II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle qu'elle a été modifiée ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce ;

Notre Conseil d'État entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil ;

### Arrêtons :

**Art. 1.** A l'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998 sont les points suivants :

« 45) « État membre d'accueil » : tout État membre dans lequel les gens de mer demandent l'acceptation ou la reconnaissance de leurs brevets d'aptitude, certificats d'aptitude ou attestations;

46) « recueil IGF » : le recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 II-1/2.29;

47) « recueil sur la navigation polaire » : le recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 XIV/1.1;

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

**Art. 2.** L'article 2 du même règlement prend la teneur suivante :

#### « Art. 2. Champ d'application

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

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

2. L'article 5 ter s'applique aux gens de mer titulaires d'un brevet ou d'un certificat délivré par un État membre, indépendamment de leur nationalité. »

**Art. 3.** Le paragraphe 10 de l'article 4 du même règlement prend la teneur suivante :

« 10. Sous réserve de l'article 17, paragraphe 2, l'original de tout titre prescrit par le présent règlement se trouve à bord du navire sur lequel sert le titulaire, sous format papier ou électronique,



dont l'authenticité et la validité peuvent être vérifiées dans le cadre de la procédure prévue au paragraphe 12, point b), du présent article. »

**Art. 4.** L'article 4bis du même règlement prend la teneur suivante :

« Art. 4bis. Informations adressées à la Commission

A des fins statistiques, le commissaire aux affaires maritimes transmet à la Commission, sur une base annuelle, les informations énumérées à l'annexe III du présent règlement concernant les brevets d'aptitude et les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude. Il peut également fournir, à titre volontaire, les informations figurant sur les certificats d'aptitude délivrés aux matelots conformément aux chapitres II, III et VII de l'annexe de la convention STCW, telles que les informations indiquées à l'annexe III du présent règlement. »

**Art. 5.** A la suite de l'article 4bis du même règlement il est inséré un nouvel article 4ter qui prend la teneur suivante :

« Art. 4ter. Reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres

1. Le commissaire aux affaires maritimes accepte les certificats d'aptitude et les pièces justificatives délivrés par un État membre de l'Union européenne, ou sous son autorité, sous format papier ou électronique, aux fins d'autoriser des gens de mer à servir à bord de navires battant luxembourgeois.

2. Le commissaire aux affaires maritimes reconnaît les brevets d'aptitude délivrés par un État membre de l'Union européenne ou les certificats d'aptitude délivrés par un État membre de l'Union européenne aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I du présent règlement en visant ces titres pour en attester la reconnaissance. Le visa attestant la reconnaissance est limité aux capacités, fonctions et niveaux d'aptitude spécifiés sur le document visé. Le visa n'est délivré que si toutes les prescriptions de la convention STCW ont été respectées, conformément à la règle I/2, paragraphe 7, de la convention STCW. Le modèle de visa utilisé est conforme à la section A-I/2, paragraphe 3, du code STCW.

3. Le commissaire aux affaires maritimes accepte, aux fins de permettre aux gens de mer de servir à bord de navires battant luxembourgeois, les certificats médicaux délivrés sous l'autorité d'un État membre de l'Union européenne conformément à l'article 9.

4. Le commissaire aux affaires maritimes veille à ce que les décisions visées aux paragraphes 1, 2 et 3 soient prises dans un délai raisonnable. Les gens de mer peuvent introduire auprès du commissariat aux affaires maritimes un recours contre tout refus de viser ou d'accepter un titre valide ou contre l'absence de réponse. Le commissaire aux affaires maritimes conseille et assiste les gens de mer en ce qui concerne ces recours.

5. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, le commissaire aux affaires maritimes peut imposer d'autres restrictions aux capacités, fonctions et niveaux de compétence ou d'aptitude pour les voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont visés à l'article 7, ou exiger d'autres titres délivrés conformément à la règle VII/1 de l'annexe I.

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

Un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise au commissariat aux affaires maritimes est fourni.



7. Le commissaire aux affaires maritimes est tenu de s'assurer que les gens de mer sollicitant la reconnaissance de titres en vue d'exercer des fonctions de direction possèdent une connaissance appropriée de la législation maritime nationale applicable aux fonctions qu'ils sont autorisés à exercer. »

**Art. 6.** L'article 10 du même règlement est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1<sup>er</sup> prend la teneur suivante:

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

- a) de satisfaire aux normes d'aptitude physique prescrites par l'article 9; et
- b) de prouver le maintien de sa compétence professionnelle conformément à la section A-I/11 du code STCW. »

2° Il est inséré un nouveau paragraphe 2<sup>ter</sup> qui prend la teneur suivante:

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

**Art. 7.** L'article 17 du même règlement est modifié comme suit :

1° Le point a) du paragraphe 1<sup>er</sup> prend la teneur suivante:

« a) lorsque le commissaire aux affaires maritimes a l'intention de reconnaître, par visa, les brevets d'aptitude ou les certificats d'aptitude visés au présent paragraphe délivrés par un pays tiers à un capitaine, à un officier ou à un opérateur des radiocommunications pour le service à bord des navires battant luxembourgeois, il présente à la Commission une demande de reconnaissance de ce pays tiers, accompagnée d'une analyse préliminaire du respect, par le pays tiers, des prescriptions de la convention STCW en recueillant les informations visées à l'annexe II du présent règlement. Dans cette analyse préliminaire, le commissaire aux affaires maritimes fournit, à l'appui de sa demande, des informations supplémentaires sur les motifs de la reconnaissance du pays tiers. »

2° Le point b) du paragraphe 1<sup>er</sup> prend la teneur suivante :

« b) le commissaire aux affaires maritimes peut décider de reconnaître le pays tiers sur une base unilatérale jusqu'à ce qu'un acte d'exécution soit adopté par la Commission. Dans le cas d'une telle reconnaissance unilatérale, le commissaire aux affaires maritimes communique à la Commission le nombre de visas attestant la reconnaissance émis par le pays tiers pour les brevets d'aptitude et les certificats d'aptitude visés au présent paragraphe jusqu'à ce que l'acte d'exécution relatif à la reconnaissance de ce pays tiers soit adopté. »

**Art. 8.** Le chapitre V de l'annexe I du même règlement est modifié comme suit:

1° La règle V/2 est prise la teneur suivante:

**« Règle V/2**

**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines,  
des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers**



1. La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les États membres décident si ces prescriptions doivent s'appliquer au personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux.
2. Avant d'être affectés à des tâches à bord, toutes les personnes servant à bord d'un navire à passagers doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 de la section A-VI/1 du code STCW.
3. Les capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers doivent suivre la formation et la familiarisation prescrites aux paragraphes 5 à 9 ci-dessous qui correspondent à leur capacité, leurs tâches et leurs responsabilités.
4. Les capitaines, officiers, matelots et autre personnel qui sont tenus d'avoir accompli la formation prescrite aux paragraphes 7 à 9 ci-dessous doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années.
5. Le personnel servant à bord des navires à passagers doit suivre la formation de familiarisation aux situations d'urgence à bord des navires à passagers qui correspond à sa capacité, ses tâches et ses responsabilités, telle que spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/2 du code STCW.
6. Le personnel assurant directement un service aux passagers dans des locaux à passagers à bord de navires à passagers doit suivre la formation en matière de sécurité spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/2 du code STCW.
7. Les capitaines, officiers et matelots qualifiés conformément aux chapitres II, III et VII de la présente annexe, et autre personnel désigné sur le rôle d'appel pour aider les passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent suivre la formation en matière d'encadrement des passagers à bord des navires à passagers spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/2 du code STCW.
8. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée sur le rôle d'appel comme ayant une responsabilité dans la sécurité des passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent suivre une formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, telle que spécifiée au paragraphe 4 de la section A-V/2 du code STCW.
9. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée comme ayant une responsabilité directe dans l'embarquement et le débarquement des passagers, le chargement, le déchargement, ou l'assujettissement de la cargaison ou la fermeture des ouvertures de coque à bord des navires rouliers à passagers doivent suivre une formation approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque, telle que spécifiée au paragraphe 5 de la section A-V/2 du code STCW.
10. Les États membres doivent veiller à ce qu'une attestation de la formation reçue soit délivrée à toute personne dont les qualifications satisfont aux conditions requises conformément aux paragraphes 6 à 9 de la présente règle. »



2° A la suite de la règle V/2 sont insérées les nouvelles règles V/3 et V/4 suivantes:

**« Règle V/3**

**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autres membres du personnel des navires soumis au recueil IGF**

1. La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autres membres du personnel servant à bord des navires soumis au recueil IGF. 12.7.2019 L 188/103 Journal officiel de l'Union européenne FR
2. Avant d'être affectés à des tâches à bord d'un navire soumis au recueil IGF, les gens de mer doivent avoir reçu la formation prescrite aux paragraphes 4 à 9 ci-dessous qui correspond à leur capacité, leurs tâches et leurs responsabilités.
3. Tous les gens de mer qui servent à bord de navires soumis au recueil IGF doivent, avant d'être affectés à des tâches à bord, recevoir la formation de familiarisation voulue, propre au navire et à son matériel, qui est spécifiée à l'article 14, paragraphe 1, point d), de la présente directive.
4. Les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité, associées aux précautions à prendre à l'égard des combustibles à bord des navires soumis au recueil IGF, à l'utilisation de ces combustibles et à l'intervention d'urgence les concernant, doivent être titulaires d'un certificat de formation de base au service à bord des navires soumis au recueil IGF.
5. Tout candidat à un certificat de formation de base au service à bord des navires soumis au recueil IGF doit avoir suivi la formation de base conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la section A-V/3 du code STCW.
6. Les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité associées aux précautions à prendre à l'égard des combustibles à bord des navires soumis au recueil IGF, à l'utilisation de ces combustibles et à l'intervention d'urgence les concernant à bord des navires soumis au recueil IGF qui ont reçu les qualifications et le certificat prévus par les paragraphes 2 et 5 de la règle V/1-2 ou les paragraphes 4 et 5 de la règle V/1-2 applicables aux navires-citernes pour gaz liquéfiés, doivent être considérés comme ayant satisfait aux prescriptions énoncées au paragraphe 1 de la section A-V/3 du code STCW en matière de formation de base au service à bord des navires soumis au recueil IGF.
7. Les capitaines, officiers mécaniciens et tous les membres du personnel directement responsables des précautions à prendre à l'égard des combustibles et des circuits de combustible à bord des navires soumis au recueil IGF et de l'utilisation de ces combustibles et circuits de combustible doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée au service à bord des navires soumis au recueil IGF.
8. Tout candidat à un certificat de formation avancée au service à bord des navires soumis au recueil IGF doit, tout en étant titulaire du certificat d'aptitude décrit au paragraphe 4:
  - 8.1. avoir reçu une formation avancée approuvée pour le service à bord des navires soumis au recueil IGF et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/3 du code STCW; et



8.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'au moins un mois durant lequel il a participé à au moins trois opérations de soutage à bord de navires soumis au recueil IGF. Il est possible de remplacer deux des trois opérations de soutage par une formation sur simulateur approuvée en matière d'opérations de soutage dans le cadre de la formation prévue à l'alinéa 8.1 ci-dessus.

9. Les capitaines, officiers mécaniciens et toute personne directement responsable des précautions à prendre à l'égard des combustibles à bord des navires soumis au recueil IGF et de l'utilisation de ces combustibles qui ont reçu les qualifications et le certificat prévus par la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/1-2 du code STCW en vue de servir à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés doivent être considérés comme ayant satisfait aux prescriptions énoncées au paragraphe 2 de la section A-V/3 du code STCW relatives à la formation avancée pour les navires soumis au recueil IGF, à condition qu'ils aient également:

9.1. satisfait aux prescriptions du paragraphe 6;

9.2. satisfait aux prescriptions du paragraphe 8.2 relatives au soutage ou participé à trois opérations liées à la cargaison à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés; et

9.3. effectué un service en mer de trois mois au cours des cinq années précédentes à bord de:

9.3.1. navires soumis au recueil IGF;

9.3.2. navires-citernes transportant comme cargaison des combustibles visés par le recueil IGF;  
ou

9.3.3. navires des gaz ou des combustibles à faible point d'éclair comme carburant.

10. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 4 ou 7, selon le cas.

11. Les gens de mer titulaires d'un certificat d'aptitude visé au paragraphe 4 ou 7 ci-dessus doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou être tenus de prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années.

#### ***Règle V/4***

##### **Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines et officiers de pont des navires exploités dans les eaux polaires**

1. Les capitaines, les seconds et les officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires exploités dans les eaux polaires doivent être titulaires d'un certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires, comme l'exige le recueil sur la navigation polaire.

2. Tout candidat à un certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires doit avoir accompli une formation de base approuvée pour les navires exploités dans les eaux polaires et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/4 du code STCW.



3. Les capitaines et les seconds des navires exploités dans les eaux polaires doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires, comme l'exige le recueil sur la navigation polaire.

4. Tout candidat au certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires doit:

4.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires;

4.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de deux mois au moins dans le service Pont, à un niveau de direction ou en exécutant des tâches relatives à la tenue du quart au niveau opérationnel, à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un autre service en mer approuvé équivalent; et

4.3. avoir suivi une formation avancée approuvée pour navires exploités dans les eaux polaires et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/4 du code STCW.

5. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 2 ou 4, selon le cas.

6. Jusqu'au 1er juillet 2020, les gens de mer qui ont commencé un service en mer approuvé dans les eaux polaires avant le 1er juillet 2018 doivent être en mesure de prouver qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées au paragraphe 2 en ayant:

6.1. accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins trois mois au total au cours des cinq années précédentes; ou

6.2. suivi avec succès un cours de formation satisfaisant aux recommandations en matière de formation établies par l'Organisation maritime internationale pour les navires exploités dans les eaux polaires.

7. Jusqu'au 1er juillet 2020, les gens de mer qui ont commencé un service en mer approuvé dans les eaux polaires avant le 1er juillet 2018 doivent être en mesure de prouver qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées au paragraphe 4 en ayant:

7.1. accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins trois mois au total au cours des cinq années précédentes; ou

7.2. suivi avec succès un cours de formation satisfaisant aux recommandations en matière de formation établies par l'Organisation maritime internationale pour les navires exploités dans les eaux polaires et accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins deux mois au total au cours des cinq années précédentes. »



**Art. 9.** Le règlement grand-ducal du 5 mars 2007 transposant la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets de gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE, et modifiant le règlement grand-ducal du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998 est abrogé.

**Art. 10.** Notre Ministre ayant les Affaires maritimes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



### III. Commentaire des articles

#### **Ad Article 1<sup>er</sup>**

Trois définitions sont ajoutées à l'article 1<sup>er</sup>. Ces définitions se rapportent aux nouveaux éléments introduits par les dernières modifications de la législation maritime internationale : les modifications du code IGF et l'introduction du recueil sur la navigation polaire ;

#### **Ad Article 2**

Les modifications à l'article 2 introduisent dans le champ d'application du règlement la reconnaissance des brevets entre États membres. Celle-ci était réglée par la directive 2005/45/CE abrogée par la directive ici transposée ;

#### **Ad Article 3**

La modification de l'article 10 précise qu'une version électronique du titre de formation est acceptable à la place de la version papier ;

#### **Ad Article 4**

L'article 4 bis est modifié et précise les éléments que l'administration doit transmettre à la Commission européenne sur une base annuelle. Ces données sont exclusivement utilisées à des fins statistiques. Rien ne change en ce qui concerne les obligations du Commissariat aux affaires maritimes dans la mesure où il ne délivre ni brevets ni endossements pour les matelots. Les données relatives aux endossements délivrés aux capitaines et officiers par l'administration sont déjà anonymement transmises chaque année, en janvier, à la Commission européenne ;

#### **Ad Article 5**

Le nouvel article 4 ter reprend les éléments de la reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer entre États membres de l'Union européenne. Ces éléments se trouvaient dans la directive 2005/45/CE abrogées par la directive ici transposée ;

#### **Ad Article 6**

Le 1<sup>er</sup> paragraphe de l'article 10 décrit ce que les capitaines, officiers et opérateurs radio doivent accomplir pour maintenir la validité de leurs titres. Ces dispositions sont issues de la Convention STCW ;

De la même manière, un nouveau paragraphe 2 ter décrit ces mêmes dispositions pour les capitaines et officiers servant à bord de navires engagés dans les eaux polaires ;

#### **Ad Article 7**

Les modifications apportées à l'article 17 tiennent compte des nouvelles procédures mises en place par la Commission européenne au cas où un État membre de l'Union européenne voudrait reconnaître des titres émis par un pays tiers qui n'a pas encore fait l'objet d'une autorisation au niveau européen. La procédure à suivre et les éléments devant accompagner la demande à la Commission sont détaillés. Pendant que la Commission vérifie le respect des normes de la Convention par ce pays tiers, le Luxembourg peut reconnaître de façon unilatérale les titres émis par ce pays. Il faudra transmettre à la Commission le nombre de reconnaissances émises durant cette période.

#### **Ad Article 8**

L'annexe I reprend le texte de la Convention STCW. Elle est modifiée afin de tenir compte des modifications apportées à la Convention même en matière de formation pour les marins servant à bord des navires à passagers, des navires soumis au Code IGF ainsi que des navires opérant en eaux polaires.



**Ad Article 9**

La directive ici transposée abroge la directive 2005/45/CE ; il y a dès lors lieu d'abroger le règlement grand-ducal du 5 mars 2007 transposant la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets de gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE, et modifiant le règlement grand-ducal du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998.

**Ad Article 10**

Cet article ne demande pas de commentaire particulier.



#### IV. Tableau de correspondance

Directive (UE) 2019/1159	Projet de règlement grand-ducal
Article 1	Article 1
Article 2	Article 2
Article 3	Non transposé
Article 4	Non transposé
Article 5	Non transposé

#### V. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

Le projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.



## VII. Textes coordonnés

### Directive (UE) 2008/106/CEE

#### *Article premier*

#### **Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

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



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

- 13) «voyages à proximité du littoral»: les voyages effectués au voisinage d'un État membre, tels qu'ils sont définis par cet État membre;
- 14) «puissance propulsive»: la puissance maximale de sortie nominale, continue et totale de tout l'appareil propulsif du navire, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel;
- 15) «pétrolier»: un navire construit et utilisé pour le transport de pétrole et de produits pétroliers en vrac;
- 16) «navire-citerne pour produits chimiques»: un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil IBC), dans sa version actualisée;
- 17) «navire-citerne pour gaz liquéfiés»: un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits énumérés au chapitre 19 du recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (recueil IGC), dans sa version actualisée;
- 18) réglementation des radiocommunications”: la réglementation des radiocommunications annexée, ou considérée comme annexée, à la convention internationale des télécommunications, telle que modifiée;
- 19) “navire à passagers”: un navire tel que défini dans la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS 74), telle que modifiée.
- 20) «navire de pêche»: un navire utilisé pour la capture de poissons ou d'autres ressources vivantes de la mer;
- 21) «convention STCW»: la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (1978), telle qu'elle s'applique aux questions concernées, compte tenu des dispositions transitoires de l'article VII et de la règle I/15 de la convention et comprenant, selon le cas, les dispositions applicables du code STCW, l'ensemble de ces dispositions étant appliquées dans leur version actualisée;
- 22) «tâches relatives aux radiocommunications»: les tâches comprenant notamment, selon le cas, la veille, l'entretien ou les réparations techniques, conformément à la réglementation des radiocommunications, à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) et, à la discrétion de chaque État membre, aux recommandations pertinentes de l'OMI, dans leur version actualisée;
- 23) «navire roulier à passagers»: un navire à passagers qui est doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis dans la convention SOLAS 74, dans sa version actualisée;
- 24) “code STCW”: le code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adopté par la résolution 2 de la conférence STCW des parties de 1995, dans sa version mise à



jour;

- 25) «fonction»: un groupe de tâches et de responsabilités, telles que précisées dans le code STCW, nécessaires à l'exploitation du navire, à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la protection du milieu marin;
- 26) «compagnie»: le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées à la compagnie par la présente directive;
- 28) "service en mer": un service effectué à bord d'un navire en rapport avec la délivrance ou la prorogation d'un brevet d'aptitude, d'un certificat d'aptitude ou d'une autre qualification;
- 29) «approuvé»: approuvé par un État membre conformément à la présente directive;
- 30) «pays tiers»: pays qui n'est pas un État membre;
- 31) «mois»: un mois civil ou trente jours constitués de périodes de moins d'un mois.
- 32) "opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM": une personne qualifiée conformément au chapitre IV de l'annexe I;
- 33) "code ISPS": le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la conférence des gouvernements contractants à la convention SOLAS 74, dans sa version mise à jour;
- 34) "agent de sûreté du navire": la personne à bord d'un navire, responsable devant le capitaine, qui est désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, notamment de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire;
- 35) "tâches liées à la sûreté": comprennent toutes les tâches liées à la sûreté à bord d'un navire, telles que définies au chapitre XI/2 de la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée, et dans le code ISPS;
- 36) "brevet d'aptitude": un titre délivré et visé à l'intention des capitaines, officiers et opérateurs des radiocommunications dans le cadre du SMDSM conformément aux chapitres II, III, IV ou VII de l'annexe I, qui autorise son titulaire légitime à servir dans la capacité indiquée dans ce document et à exécuter les fonctions correspondantes au niveau de responsabilité qui y est spécifié;
- 37) "certificat d'aptitude": un titre autre qu'un brevet d'aptitude délivré à un marin attestant qu'il satisfait aux prescriptions pertinentes de la présente directive relatives à la formation, aux compétences et au service en mer;
- 38) "attestation": un document, autre qu'un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude, utilisé pour attester qu'il a été satisfait aux prescriptions pertinentes de la présente directive;
- 39) "officier électrotechnicien": un officier qualifié conformément au chapitre III de l'annexe I;



- 40) "marin qualifié Pont": un matelot ayant les qualifications requises conformément aux dispositions du chapitre II de l'annexe I;
- 41) "marin qualifié Machine": un matelot ayant les qualifications requises conformément au chapitre III de l'annexe I;
- 42) "matelot électrotechnicien": un matelot ayant les qualifications requises conformément au chapitre III de l'annexe I.
- 43) "État membre d'accueil": tout État membre dans lequel les gens de mer demandent l'acceptation ou la reconnaissance de leurs brevets d'aptitude, certificats d'aptitude ou attestations;
- 44) "recueil IGF": le recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 II-1/2.29;
- 45) "recueil sur la navigation polaire" : le recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 XIV/1.1;
- 46) "eaux polaires": les eaux de l'Arctique et/ou de l'Antarctique, telles qu'elles sont définies dans les règles SOLAS XIV/1.2 à XIV/1.4."

## Article 2

### Champ d'application

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

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

2. L'article 5 ter s'applique aux gens de mer titulaires d'un brevet ou d'un certificat délivré par un État membre, indépendamment de leur nationalité.

## Article 3

### Formation et délivrance du brevet

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les gens de mer servant à bord d'un navire visé à l'article 2 reçoivent une formation qui soit au moins conforme aux prescriptions de la convention STCW, telles qu'elles sont énoncées à l'annexe I de la présente directive, et pour qu'ils



soient titulaires de titres au sens de l'article 1<sup>er</sup>, points 36) et 37), et/ou d'une attestation au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 38).

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

#### Article 5

##### **Brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et visas**

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

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

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

3 bis. Les brevets d'aptitude ne sont délivrés que par les États membres, après vérification de l'authenticité et de la validité de toute attestation nécessaire et conformément aux dispositions du présent article.

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

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

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

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

6. Un État membre qui reconnaît un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe de la convention STCW en vertu de la procédure prévue à l'article 19, paragraphe 2, de la présente directive le vise pour en attester la reconnaissance seulement après s'être assuré de l'authenticité et de la validité du titre délivré. Le modèle de visa utilisé est conforme à la section A-I/2, paragraphe 3, du code STCW.

7. Les visas mentionnés aux paragraphes 5 et 6:



- a) peuvent être délivrés en tant que documents distincts;
  - b) ne sont délivrés que par les États membres; t
  - c) ont chacun un numéro unique, excepté les visas attestant la délivrance d'un brevet d'aptitude qui peuvent avoir le même numéro que le brevet d'aptitude en question, sous réserve que ce numéro soit unique; et
  - d) expirent chacun dès que le brevet d'aptitude visé ou le certificat d'aptitude visé délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1- 2 de l'annexe de la convention STCW expire ou est révoqué, suspendu ou annulé par l'État membre ou le pays tiers qui les a délivrés et, en tout état de cause, cinq ans au plus tard après la date de leur délivrance.
8. La capacité dans laquelle le titulaire d'un titre est autorisé à servir à bord est précisée sur le modèle de visa en des termes identiques à ceux qui sont utilisés dans les prescriptions applicables de l'État membre concernant les effectifs de sécurité.
9. Les États membres peuvent utiliser un modèle qui diffère de celui figurant dans la section A-I/2 du code STCW; toutefois, le modèle utilisé doit fournir, au minimum, les renseignements prescrits qui doivent être inscrits en caractères romains et en chiffres arabes, compte tenu des variations permises en vertu de la section A-I/2.
- 10. Sous réserve de l'article 19, paragraphe 7, l'original de tout titre prescrit par la présente directive se trouve à bord du navire sur lequel sert le titulaire, sous format papier ou électronique, dont l'authenticité et la validité peuvent être vérifiées dans le cadre de la procédure prévue au paragraphe 12, point b), du présent article.**
11. Les candidats à la délivrance de titres prouvent de manière satisfaisante:
- a) leur identité;
  - b) qu'ils ont au moins l'âge prescrit par les règles figurant à l'annexe I pour l'obtention du brevet d'aptitude ou du certificat d'aptitude demandé;
  - c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale spécifiées dans la section A-I/9 du code STCW;
  - d) qu'ils ont accompli le service en mer et toute formation obligatoire connexe prescrits par les règles figurant à l'annexe I pour l'obtention du brevet d'aptitude ou du certificat d'aptitude demandé; et
  - e) qu'ils satisfont aux normes de compétence prescrites par les règles figurant à l'annexe I pour les capacités, les fonctions et les niveaux qui doivent être indiqués sur le visa du brevet d'aptitude.

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

12. Les États membres s'engagent:



- a) à tenir un ou des registres de tous les brevets d'aptitude et certificats d'aptitude et visas de capitaine et d'officier et, le cas échéant, de matelot, qui sont délivrés, sont arrivés à expiration ou ont été revalidés, suspendus, annulés ou déclarés perdus ou détruits, ainsi que des dispenses qui ont été accordées;
- b) à fournir des renseignements sur l'état des brevets d'aptitude, visas et dispenses, aux autres États membres ou aux autres parties à la convention STCW et aux compagnies qui demandent à vérifier l'authenticité et la validité des brevets d'aptitude et/ou certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et aux officiers conformément aux dispositions des règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I produits par les gens de mer en vue de leur reconnaissance, au titre de la règle I/10 de la convention STCW, ou afin d'obtenir un emploi à bord d'un navire;

**13. Lorsque des modifications pertinentes de la convention STCW et de la partie A du code STCW en ce qui concerne les titres électroniques des gens de mer entrent en vigueur, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 27 bis pour modifier la présente directive en alignant toutes les dispositions concernées sur ces modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW, afin de numériser les titres et visas des gens de mer.**

#### *Article 5 bis*

#### **Informations adressées à la Commission**

**Aux fins de l'application de l'article 20, paragraphe 8, et de l'article 21, paragraphe 2, et aux seules fins de leur utilisation par les États membres et la Commission dans l'élaboration des politiques et à des fins statistiques, les États membres transmettent à la Commission, sur une base annuelle, les informations énumérées à l'annexe V de la présente directive concernant les brevets d'aptitude et les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude. Ils peuvent également fournir, à titre volontaire, les informations figurant sur les certificats d'aptitude délivrés aux matelots conformément aux chapitres II, III et VII de l'annexe de la convention STCW, telles que les informations indiquées à l'annexe V de la présente directive.**

#### *Article 5 ter*

#### **Reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres**

- 1. Chaque État membre accepte les certificats d'aptitude et les pièces justificatives délivrés par un autre État membre, ou sous son autorité, sous format papier ou électronique, aux fins d'autoriser des gens de mer à servir à bord de navires battant son pavillon.**
- 2. Chaque État membre reconnaît les brevets d'aptitude délivrés par un autre État membre ou les certificats d'aptitude délivrés par un autre État membre aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I de la présente directive en visant ces titres pour en attester la reconnaissance. Le visa attestant la reconnaissance est limité aux capacités, fonctions et niveaux d'aptitude spécifiés sur le document visé. Le visa n'est délivré que si toutes les prescriptions de la convention STCW ont été respectées, conformément à la règle I/2, paragraphe 7, de la convention STCW. Le modèle de visa utilisé est conforme à la section A-1/2, paragraphe 3, du code STCW.**
- 3. Chaque État membre accepte, aux fins de permettre aux gens de mer de servir à bord de navires battant son pavillon, les certificats médicaux délivrés sous l'autorité d'un autre État membre conformément à l'article 11.**



4. Les États membres d'accueil veillent à ce que les décisions visées aux paragraphes 1, 2 et 3 soient prises dans un délai raisonnable. En outre, les États membres d'accueil garantissent aux gens de mer des voies de recours contre tout refus de viser ou d'accepter un titre valide ou contre l'absence de réponse, conformément à la législation et aux procédures nationales, et veillent à ce que les gens de mer reçoivent des conseils et une assistance appropriés concernant ces recours, conformément à la législation et aux procédures nationales.

5. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, les autorités compétentes d'un État membre d'accueil peuvent imposer d'autres restrictions aux capacités, fonctions et niveaux de compétence ou d'aptitude pour les voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont visés à l'article 7, ou exiger d'autres titres délivrés conformément à la règle VII/1 de l'annexe I.

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

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

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

#### Article 6

##### Formation requise

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

#### Article 7

##### Principes régissant les voyages à proximité du littoral

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

1 bis. Un État membre qui, pour les navires bénéficiant des dispositions de la convention STCW relatives aux voyages à proximité du littoral, inclut les voyages au large du littoral d'autres États membres ou de parties à la convention STCW dans les limites des voyages à proximité du littoral qu'elle a définies, conclut avec les États membres ou parties concernés un accord qui spécifie à la fois les détails des zones d'exploitation en question et les autres dispositions pertinentes.



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

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

3 bis. Les brevets d'aptitude des gens de mer délivrés par un État membre ou une partie à la convention STCW pour les voyages à proximité du littoral dans les limites qu'il ou elle a définies peuvent être acceptés par d'autres États membres pour le service dans les limites des voyages à proximité du littoral qu'ils ont définies, à condition que les États membres ou parties concernés aient conclu un accord spécifiant les détails des zones d'exploitation en question et les autres conditions applicables dans ces zones.

3 ter. Les États membres qui définissent les voyages à proximité du littoral conformément aux prescriptions du présent article:

- a) respectent les principes régissant les voyages à proximité du littoral qui sont énoncés dans la section A-1/3 du code STCW;
- b) indiquent les limites des voyages à proximité du littoral dans les visas délivrés conformément à l'article 5.

4. En prenant une décision concernant la définition des voyages à proximité du littoral et les normes d'enseignement et de formation requises dans ce domaine, conformément aux paragraphes 1, 2 et 3, les États membres communiquent à la Commission les détails des dispositions adoptées.

#### *Article 8*

#### **Prévention de la fraude et autres pratiques illégales**

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

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

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



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

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

#### *Article 9*

##### **Sanctions pénales ou disciplinaires**

1 Les États membres établissent des processus et des procédures pour effectuer une enquête impartiale lorsqu'a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte, d'omission ou d'atteinte à la sûreté susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine, la sécurité des biens en mer ou le milieu marin et commis par des titulaires de brevets d'aptitude et de certificats d'aptitude ou de visas délivrés par cet État membre dans l'exécution des tâches liées à ces brevets d'aptitude ou à ces certificats d'aptitude, ainsi que pour révoquer, suspendre et annuler ces brevets d'aptitude et ces certificats d'aptitude pour une telle raison et pour prévenir la fraude.

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

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

- a) une compagnie ou un capitaine a engagé une personne non titulaire d'un titre prescrit par la présente directive;
- b) un capitaine a autorisé qu'une personne non titulaire du titre prescrit ou d'une dispense valide ou n'ayant pas le document exigé à l'article 19, paragraphe 7, exerce une fonction ou serve dans une capacité que la présente directive exige de confier à une personne titulaire d'un titre approprié; ou
- c) une personne a obtenu par fraude ou par fausses pièces un engagement pour exercer une fonction ou servir dans une capacité que la présente directive exige de confier à une personne titulaire d'un titre ou d'une dispense.

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

#### *Article 10*

##### **Normes de qualité**

1. Les États membres s'assurent que:



- a) toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance de titres, y compris la délivrance des certificats médicaux, de délivrance des visas et de revalidation exercées par des entités ou des organismes non gouvernementaux sous leur autorité font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation d'objectifs définis, y compris ceux concernant les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluateurs, conformément à la section A-I/8 du code STCW;
- b) lorsque des entités ou des organismes gouvernementaux s'acquittent de ces activités, il existe un système de normes de qualité conformément à la section A-I/8 du code STCW;
- c) les objectifs en matière d'enseignement et de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et que les niveaux de connaissances, de compréhension et d'aptitude correspondant aux examens et aux évaluations prescrits aux termes de la convention STCW sont identifiés;
- d) le champ d'application des normes de qualité couvre l'administration du système de délivrance des titres, tous les cours et programmes de formation, les examens et évaluations effectués par l'État membre ou sous son autorité ainsi que les qualifications et l'expérience que doivent posséder les instructeurs et les évaluateurs, compte tenu des principes, des systèmes, des contrôles et des examens internes de l'assurance de la qualité qui ont été arrêtés afin de garantir la réalisation des objectifs fixés.

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

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

- a) toutes les mesures de contrôle et de surveillance au niveau interne et les mesures complémentaires sont conformes aux méthodes prévues et aux procédures documentées et qu'elles permettent d'atteindre efficacement les objectifs définis;
- b) les résultats de chaque évaluation indépendante sont accompagnés de documents justificatifs et portés à l'attention des responsables du domaine évalué;
- c) des mesures sont prises rapidement en vue de remédier aux carences.
- d) toutes les dispositions applicables de la convention et du code STCW, ainsi que leurs modifications, sont couvertes par le système de normes de qualité. Les États membres peuvent également inclure dans ce système les autres dispositions applicables de la présente directive.

3. Un rapport sur l'évaluation effectuée au titre du paragraphe 2 est communiqué à la Commission par les États membres, selon le modèle spécifié dans la section A-I/7 du code STCW, dans un délai de six mois à partir de la date de l'évaluation.



### Normes d'aptitude physique

1. Les États membres définissent les normes d'aptitude médicale applicables aux gens de mer et les procédures à suivre pour la délivrance d'un certificat médical conformément au présent article et à la section A-I/9 du code STCW, en tenant compte, le cas échéant, de la section B-I/9 du code STCW.
- 2 Les États membres veillent à ce que les personnes responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des gens de mer soient des médecins praticiens agréés par l'État membre aux fins des examens médicaux des gens de mer, conformément à la section A-I/9 du code STCW.
3. Les gens de mer titulaires d'un brevet d'aptitude ou d'un certificat d'aptitude délivré en vertu des dispositions de la convention STWC qui servent en mer possèdent également un certificat médical en cours de validité délivré conformément au présent article et à la section A-I/9 du code STCW.
4. Les candidats à la délivrance d'un certificat médical doivent:
  - a) avoir 16 ans au moins;
  - b) prouver leur identité de manière satisfaisante; et
  - c) satisfaire aux normes d'aptitude médicale définies par l'État membre concerné.
5. Les certificats médicaux demeurent valables pendant une période maximale de deux ans, à moins que le marin ait moins de 18 ans, auquel cas la période maximale de validité est d'un an.
6. Si la période de validité d'un certificat médical expire au cours d'un voyage, la règle I/9 de l'annexe de la convention STCW s'applique.
7. Dans des situations d'urgence, un État membre peut autoriser qu'un marin travaille sans certificat médical en cours de validité. Dans lesdites situations, la règle I/9 de l'annexe de la convention STCW s'applique.

### Article 12

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

- 1. Pour pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, tout capitaine, tout officier et tout opérateur des radiocommunications qui est titulaire d'un titre délivré ou reconnu en vertu de tout chapitre de l'annexe I, autre que la règle V/3 du chapitre V ou le chapitre VI, et qui sert en mer ou a l'intention de reprendre du service en mer après une période à terre, est tenu, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans:**
  - a) de satisfaire aux normes d'aptitude physique prescrites par l'article 11; et**
  - b) de prouver le maintien de sa compétence professionnelle conformément à la section A-I/11 du code STCW.**
2. Pour continuer de servir en mer à bord de navires pour lesquels une formation spéciale a été prescrite à l'échelle internationale, tout capitaine, tout officier et tout opérateur des radiocommunications doit suivre avec succès la formation pertinente approuvée.



2 bis. Tout capitaine et tout officier, pour continuer de servir en mer à bord de navires-citernes, satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 du présent article et doit, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, justifier du maintien de sa compétence professionnelle pour le service à bord des navires-citernes, conformément au paragraphe 3 de la section A-I/11 du code STCW.

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

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

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

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

5. Aux fins de mettre à jour les connaissances des capitaines, des officiers et des opérateurs des radiocommunications, chaque État membre fait en sorte que le texte des modifications récemment apportées aux règles nationales et internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sûreté et à la protection du milieu marin soit mis à la disposition des navires autorisés à battre son pavillon, tout en respectant l'article 14, paragraphe 3, point b), et l'article 18.

#### *Article 13*

##### **Utilisation de simulateurs**

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

- a) de toute la formation obligatoire sur simulateur;
- b) de toute évaluation de la compétence prescrite par la partie A du code STCW qui se fait sur simulateur; et
- c) de toute démonstration faite sur simulateur pour prouver le maintien des compétences prescrites par la partie A du code STCW.

#### *Article 14*

##### **Responsabilité des compagnies**



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

- a) tous les gens de mer affectés à l'un quelconque de ses navires sont titulaires d'un titre approprié, conformément aux dispositions de la présente directive et aux dispositions arrêtées par l'État membre;
- b) ses navires sont dotés d'effectifs satisfaisant aux prescriptions applicables de l'État membre concernant les effectifs de sécurité;
- c) les documents et les renseignements concernant tous les gens de mer employés à bord de ses navires sont tenus à jour et aisément disponibles et qu'ils comprennent, sans toutefois s'y limiter, des documents et des renseignements sur l'expérience de ces gens de mer, leur formation, leur aptitude physique et leur compétence pour l'exercice des tâches qui leur ont été assignées;
- d) les gens de mer qu'elle affecte à l'un quelconque de ses navires sont familiarisés avec leurs tâches spécifiques et avec les dispositifs, les installations, le matériel, les procédures et les caractéristiques du navire se rapportant aux tâches qui leur incombent à titre régulier ou en cas d'urgence;
- e) les effectifs du navire peuvent efficacement coordonner leurs activités en cas d'urgence et dans l'exercice de fonctions essentielles pour la sécurité ou pour la prévention ou l'atténuation de la pollution.
- f) les gens de mer affectés à l'un quelconque de ses navires ont suivi une formation de remise à niveau et d'actualisation des connaissances, comme le prévoit la convention STCW;
- g) une communication vocale efficace est assurée à tout moment à bord de ses navires, conformément au chapitre V, règle 14, paragraphes 3 et 4, de la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée.

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

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

- a) l'octroi à tous les gens de mer nouvellement employés d'un délai raisonnable leur permettant de se familiariser avec:
  - i. le matériel spécifique qu'ils utiliseront ou exploiteront; et



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

4. Les compagnies veillent à ce que le capitaine, les officiers et les autres membres du personnel auxquels des tâches et responsabilités spécifiques sont confiées à bord de leurs navires rouliers à passagers aient suivi une formation de familiarisation en vue d'acquérir les aptitudes qui correspondent à la capacité à exercer et aux tâches et responsabilités à assumer, en tenant compte des recommandations énoncées dans la section B-I/14 du code STCW.

#### *Article 15*

#### **Aptitude au service**

1. En vue de prévenir la fatigue, les États membres:
  - a) établissent et font appliquer des périodes de repos en ce qui concerne les membres du personnel chargés du quart et ceux qui effectuent des tâches déterminées liées à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution, conformément aux paragraphes 3 à 13;
  - b) exigent que les systèmes de quart soient organisés de telle sorte que l'efficacité du personnel chargé du quart ne soit pas compromise par la fatigue et que les tâches soient conçues de telle manière que les membres du premier quart au début d'un voyage et ceux des quarts suivants qui assurent la relève soient suffisamment reposés et aptes au service à tous autres égards.
2. En vue de prévenir la toxicomanie et l'abus d'alcool, les États membres s'assurent que des mesures adéquates sont mises en place conformément aux dispositions du présent article.
3. Les États membres tiennent compte du danger que présente la fatigue des gens de mer, notamment ceux dont les tâches consistent à assurer l'exploitation du navire en toute sécurité et sûreté.
4. Toutes les personnes auxquelles des tâches sont confiées en tant qu'officier de quart ou matelot faisant partie d'une équipe de quart et celles auxquelles sont confiées certaines tâches liées à la sécurité, à la prévention de la pollution et à la sûreté bénéficient d'une période minimale de repos qui n'est pas inférieure à:
  - a) dix heures par période de vingt-quatre heures; et
  - b) soixante-dix-sept heures par période de sept jours.
5. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne dépasse pas quatorze heures.
6. Les prescriptions relatives aux périodes de repos, énoncées aux paragraphes 4 et 5, ne doivent pas nécessairement être appliquées en cas d'urgence ou dans d'autres conditions d'exploitation



exceptionnelles. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation et les règles nationales et par les instruments internationaux se déroulent de manière à perturber le moins possible les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

7. Les États membres exigent que les horaires de quart soient affichés en un endroit facile d'accès. Ces horaires sont établis selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire et en anglais.

8. Si des gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils bénéficient d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels.

9. Les États membres exigent que des registres des heures quotidiennes de repos des gens de mer soient tenus selon un modèle normalisé, dans la ou les langues de travail du navire et en anglais, afin qu'il soit possible de contrôler et de vérifier le respect du présent article. Les gens de mer reçoivent un exemplaire des mentions les concernant, qui est visé par le capitaine ou une personne autorisée par celui-ci, et par les gens de mer.

10. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 à 9, le capitaine d'un navire peut exiger d'un marin qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou pour porter secours à d'autres navires ou à des personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine peut suspendre les horaires normaux de repos et exiger d'un marin qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que possible après le retour à une situation normale, le capitaine fait en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

11. Dans le respect des principes généraux de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs et conformément à la directive 1999/63/CE, les États membres peuvent, au moyen de dispositions législatives ou réglementaires nationales ou d'une procédure à la disposition de l'autorité compétente, autoriser ou enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations relatives aux heures de repos prévues au paragraphe 4, point b), et au paragraphe 5 du présent article, sous réserve que la période de repos ne soit pas inférieure à soixante-dix heures par période de sept jours et respecte les limites fixées aux paragraphes 12 et 13 du présent article. Ces dérogations sont, dans la mesure du possible, conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée. Elles tiennent compte, dans la mesure du possible, des recommandations concernant la prévention de la fatigue qui sont énoncées dans la section B-VIII/1 du code STCW. Il n'est pas permis de déroger aux périodes minimales de repos prévues au paragraphe 4, point a), du présent article.

12. Les dérogations visées au paragraphe 11 et relatives à la période de repos hebdomadaire prévue au paragraphe 4, point b), ne sont pas autorisées pendant plus de deux semaines consécutives. L'intervalle entre deux périodes visées par ces dérogations à bord n'est pas inférieur à deux fois la durée de la dérogation.

13. Dans le cadre des dérogations possibles au paragraphe 5 visées au paragraphe 11, les périodes minimales de repos prévues par période de vingt-quatre heures au paragraphe 4, point a), ne peuvent être scindées en plus de trois périodes de repos, dont l'une d'une durée minimale de six heures, et aucune des deux autres périodes n'est inférieure à une durée d'une heure. L'intervalle



entre des périodes de repos consécutives ne dépasse pas quatorze heures. Les dérogations ne se prolongent pas au-delà de deux périodes de vingt-quatre heures par période de sept jours.

14. En vue de prévenir l'abus d'alcool, les États membres établissent un taux d'alcoolémie maximal de 0,05 % ou une concentration maximale d'alcool dans l'haleine de 0,25 mg/l ou une quantité d'alcool maximale entraînant ces concentrations, pour les capitaines, les officiers et d'autres gens de mer auxquels sont confiées certaines tâches liées à la sécurité, à la sûreté et à la protection du milieu marin.

#### *Article 16*

##### **Dispense**

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

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

#### *Article 17*

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

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

- a) à dispenser la formation visée à l'article 3;
- b) à organiser et/ou à superviser les examens éventuellement requis;
- c) délivrer les titres visés à l'article 5;
- d) à accorder les dispenses prévues à l'article 16.

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

- a) la formation et l'évaluation des gens de mer sont:



- i. structurées conformément à des programmes écrits, y compris les méthodes et moyens d'exécution, les procédures et le matériel pédagogique nécessaires pour atteindre la norme de compétence prescrite; et
  - ii. ii) effectuées, contrôlées, évaluées et encadrées par des personnes possédant les qualifications prescrites aux points d), e) et f);
- b) les personnes qui dispensent une formation ou effectuent une évaluation en cours d'emploi à bord d'un navire ne le font que lorsque cette formation ou évaluation n'a pas d'effet préjudiciable sur l'exploitation normale du navire et lorsqu'elles peuvent consacrer leur temps et leur attention à cette formation ou évaluation;
- c) les instructeurs, les superviseurs et les évaluateurs possèdent des qualifications en rapport avec les types et les niveaux particuliers de formation ou d'évaluation des compétences des gens de mer à bord ou à terre;
- d) toute personne qui dispense, à bord ou à terre, une formation en cours d'emploi à des gens de mer qui est destinée à leur permettre d'acquérir les qualifications requises pour l'obtention d'un titre en vertu de la présente directive:
- i. a une vue d'ensemble du programme de formation et comprend les objectifs spécifiques en matière de formation du type particulier de formation dispensée;
  - ii. possède les qualifications requises pour la tâche faisant l'objet de la formation dispensée; et
  - iii. si elle dispense une formation à l'aide d'un simulateur:
    - a reçu toutes les indications pédagogiques appropriées concernant l'utilisation de simulateurs, et
    - a acquis une expérience opérationnelle pratique du type particulier de simulateur utilisé;
- e) toute personne responsable de la supervision de la formation en cours d'emploi des gens de mer destinée à leur permettre d'acquérir les qualifications requises pour l'obtention d'un titre a une compréhension totale du programme de formation et des objectifs spécifiques de chaque type de formation dispensée;
- f) toute personne qui procède, à bord ou à terre, à l'évaluation des compétences en cours d'emploi des gens de mer afin de déterminer s'ils possèdent les qualifications requises pour l'obtention d'un titre en vertu de la présente directive:
- i. a un niveau approprié de connaissance et de compréhension des compétences à évaluer;
  - ii. possède les qualifications requises pour la tâche faisant l'objet de l'évaluation;
  - iii. a reçu des indications appropriées quant aux méthodes et aux pratiques d'évaluation;
  - iv. a acquis une expérience pratique de l'évaluation; et
  - v. dans le cas d'une évaluation nécessitant l'utilisation de simulateurs, a une expérience pratique de l'évaluation en rapport avec le type particulier de simulateur utilisé, qu'elle a



acquise sous la supervision d'un évaluateur expérimenté et qui a été jugée satisfaisante par ce dernier;

- g) lorsqu'un État membre reconnaît une formation, un établissement de formation ou une qualification accordée par un établissement de formation, dans le cadre de ses prescriptions relatives à la délivrance d'un titre, le champ d'application des normes de qualité énoncées à l'article 10 couvre les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluateurs. Ces qualifications, cette expérience et l'application des normes de qualité comprennent une formation appropriée à la pédagogie ainsi qu'aux méthodes et aux pratiques de formation et d'évaluation et satisfont à toutes les prescriptions applicables des points d), e) et f).

#### Article 18

#### Communication à bord

Les États membres veillent à ce que:

- a) sans préjudice des dispositions des points b) et d), à bord de tout navire battant pavillon d'un État membre, des moyens existent permettant, à tout moment, une bonne communication orale entre tous les membres de l'équipage du navire en matière de sécurité et assurant notamment que les messages et instructions sont reçus à temps et correctement compris;
- b) à bord de tout navire à passagers battant pavillon d'un État membre et à bord de tout navire à passagers en provenance et/ou à destination d'un port d'un État membre, une langue de travail commune soit établie et consignée dans le journal de bord du navire afin d'assurer l'efficacité de l'intervention de l'équipage pour les questions de sécurité; la compagnie ou le capitaine, selon le cas, fixe la langue de travail appropriée; chaque marin est tenu de comprendre cette langue et, le cas échéant, de donner des ordres et des consignes et de faire rapport dans cette langue; si la langue de travail n'est pas une langue officielle de l'État membre, tous les plans et listes qui doivent être affichés comportent une traduction dans la langue de travail;
- c) à bord des navires à passagers, le personnel désigné sur le rôle d'équipage pour aider les passagers en cas de situation d'urgence soit aisément identifiable et qu'il ait, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission, un ensemble approprié de critères parmi les critères suivants devant être retenu à cet effet:
- i. la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un itinéraire donné;
  - ii. la probabilité que l'aptitude de ce personnel à utiliser des notions élémentaires de langue anglaise pour les instructions de base lui permette de communiquer avec les passagers en difficulté, que le passager et le membre de l'équipage concernés possèdent ou non une langue en commun;
  - iii. l'éventuelle nécessité de communiquer, au cours d'une situation d'urgence, par d'autres moyens (tels que démonstration, langage gestuel, indication des endroits où figurent les instructions, des lieux de rassemblement, de l'emplacement des équipements de sauvetage ou des issues de secours), lorsque les communications verbales ne sont pas possibles;



- iv. la mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été fournies aux passagers dans leurs langues maternelles; et
  - v. les langues dans lesquelles les consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou en cas d'exercice pour communiquer des instructions de première importance aux passagers et faciliter la tâche des membres d'équipage chargés d'aider les passagers;
- d) d) à bord des pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques et des navires-citernes pour gaz liquéfiés battant pavillon d'un État membre, le capitaine, les officiers et les matelots soient capables de communiquer entre eux dans une ou plusieurs langues de travail communes;
- e) e) des moyens de communication adéquats existent entre le navire et les autorités à terre; ces communications ont lieu conformément au chapitre V, règle 14, paragraphe 4, de la convention SOLAS 74;
- f) f) lorsqu'ils procèdent au contrôle par l'État du port conformément à la directive 95/21/CE, les États membres s'assurent également que les navires battant pavillon d'un pays tiers se conforment au présent article.

#### Article 19

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

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

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

À la suite de l'introduction d'une telle demande par un État membre, la Commission traite sans retard ladite demande et prend une décision, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2, sur l'ouverture de l'évaluation du système de formation et de délivrance de titres dans le pays tiers dans un délai raisonnable et en tenant dûment compte du délai fixé au paragraphe 3 du présent article.

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



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

3. Lorsque, à l'issue de l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, la Commission conclut qu'il est satisfait à l'ensemble de ces exigences, elle adopte des actes d'exécution reprenant sa décision de reconnaissance d'un pays tiers. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de l'introduction, par un État membre, de la demande visée au paragraphe 2 du présent article.

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

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

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

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

Ces reconnaissances peuvent être utilisées par tous les États membres, sauf si la Commission les a révoquées par la suite en vertu de l'article 20.

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

7. Nonobstant l'article 5, paragraphe 6, un État membre peut, si les circonstances l'exigent, autoriser des gens de mer à servir à bord d'un navire battant son pavillon dans une capacité autre que celle d'officier radioélectricien ou d'opérateur des radiocommunications, sous réserve des dispositions du règlement des radiocommunications, pour une période ne dépassant pas trois mois, s'ils sont titulaires d'un titre approprié et valide qu'un pays tiers a délivré et visé de la manière prescrite mais qui n'a pas encore été visé pour reconnaissance par l'État membre concerné en vue de le rendre approprié pour les services à bord des navires battant son pavillon.

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



### **Non-respect des prescriptions de la convention STCW**

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

La Commission saisit immédiatement le comité visé à l'article 28, paragraphe 1.

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

La Commission saisit immédiatement le comité visé à l'article 28, paragraphe 1.

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

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

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

6. La décision de révoquer la reconnaissance est prise par la Commission. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2. Les États membres concernés prennent les mesures qui s'imposent pour mettre en œuvre la décision.

Les États membres concernés prennent les mesures appropriées pour mettre la décision en œuvre.

7. Les visas attestant la reconnaissance des titres qui sont délivrés conformément à l'article 5, paragraphe 6, avant la date à laquelle la décision de révocation de la reconnaissance du pays tiers est prise, demeurent valables. Les gens de mer titulaires de tels visas ne peuvent toutefois prétendre à un visa leur reconnaissant une qualification plus élevée, sauf si cette revalorisation est fondée uniquement sur une expérience supplémentaire de service en mer.

**8. Dans le cas où aucun visa attestant la reconnaissance n'est émis par un État membre pour des brevets d'aptitude ou des certificats d'aptitude visés à l'article 19, paragraphe 1, délivrés par un pays tiers au cours d'une période de plus de huit ans, la reconnaissance des titres de ce pays fait l'objet d'un réexamen. La Commission adopte des actes d'exécution reprenant sa décision faisant suite à ce réexamen. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2, après information des États membres ainsi que du pays tiers concerné au moins six mois à l'avance.**



### Réévaluation

1. Les pays tiers qui ont été reconnus conformément à la procédure visée à l'article 19, paragraphe 3, premier alinéa, y compris ceux mentionnés à l'article 19, paragraphe 6, font l'objet d'une réévaluation régulière, et au plus tard dix ans après la dernière évaluation, par la Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, afin de vérifier si le pays concerné respecte tous les critères énoncés à l'annexe II et si les mesures appropriées pour prévenir la fraude en matière de délivrance de titres ont été prises.

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

- a) les données fournies par le contrôle par l'État du port effectué conformément à l'article 23;
- b) le nombre de visas attestant la reconnaissance de brevet d'aptitude, ou de certificats d'aptitude délivrés conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de la convention STCW, délivrés par le pays tiers;
- c) le nombre d'établissements d'enseignement et de formation maritimes agréés par le pays tiers;
- d) le nombre de programmes de formation et de perfectionnement professionnels des gens de mer approuvés par le pays tiers;
- e) la date de la dernière évaluation du pays tiers effectuée par la Commission et le nombre de carences dans les processus essentiels relevées lors de cette évaluation;
- f) toute modification significative du système de formation maritime et de délivrance des titres du pays tiers;
- g) le nombre total de gens de mer auxquels le pays tiers a délivré un titre et servant à bord de navires battant pavillon d'un État membre, ainsi que leur niveau de formation et de qualification;
- h) si elles sont disponibles, les informations concernant les normes d'éducation et de formation dans le pays tiers fournies par les autorités concernées ou d'autres parties prenantes.

En cas de non-conformité d'un pays tiers avec les prescriptions de la convention STCW conformément à l'article 20 de la présente directive, la réévaluation de ce pays tiers est prioritaire par rapport aux autres pays tiers.

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



### **Contrôle par l'État du port**

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

2. Lorsqu'ils procèdent au contrôle par l'État du port au titre de la présente directive, les États membres s'assurent que toutes les dispositions et procédures pertinentes fixées dans la directive 95/21/CE sont appliquées.

### *Article 23*

#### **Procédures de contrôle par l'État du port**

1. Sans préjudice des dispositions de la directive 95/21/CE, le contrôle par l'État du port au titre de l'article 22 se limite aux dispositions suivantes:

- a) vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet d'aptitude et/ou d'un certificat d'aptitude conformément à la convention STCW possèdent un brevet d'aptitude approprié ou une dispense valide, et/ou un certificat d'aptitude, ou fournissent un document prouvant qu'une demande de visa attestant la reconnaissance d'un brevet d'aptitude a été soumise aux autorités de l'État du pavillon;
- b) vérifier que les effectifs et les titres des gens de mer servant sur le navire sont conformes aux prescriptions concernant les effectifs de sécurité des autorités de l'État du pavillon.

2. Il est procédé à l'évaluation, conformément à la partie A du code STCW, de l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille et de sûreté, selon le cas, prescrites par la convention STCW s'il existe de bonnes raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que l'un des faits suivants s'est produit:

- a) le navire a subi un abordage ou s'est échoué; ou
- b) le navire a effectué, alors qu'il faisait route, était au mouillage ou était à quai, un rejet de produits qui est illégal aux termes d'une convention internationale; ou
- c) le navire, en manœuvrant de façon désordonnée ou peu sûre, n'a pas respecté les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI ou des pratiques et des procédures de navigation sûres; ou
- d) le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, ou à compromettre la sûreté;
- e) un titre a été obtenu de manière frauduleuse ou la personne qui possède un titre n'est pas celle à laquelle ce titre avait été initialement délivré; ou
- f) le navire bat pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW ou le capitaine, un officier ou un matelot possède un titre délivré par un pays tiers qui n'a pas ratifié la convention STCW.



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

#### *Article 24*

#### **Détention**

Sans préjudice des dispositions de la directive 95/21/CE, les carences suivantes, pour autant que l'agent effectuant le contrôle par l'État du port ait établi qu'elles présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, sont le seul motif, au titre de la présente directive, pour lequel un État membre détient un navire:

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

#### *Article 25*

#### **Contrôle régulier de l'application**

Sans préjudice des compétences qui lui sont conférées en vertu de l'article 226 du traité, la Commission, assistée de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, vérifie, à intervalles réguliers et au moins tous les cinq ans, que les États membres se conforment aux exigences minimales prévues par la présente directive.

#### *Article 25 bis*

#### **Informations à des fins statistiques**



1. Les États membres communiquent à la Commission les informations visées à l'annexe V aux fins de l'article 20, paragraphe 8, et de l'article 21, paragraphe 2, et de leur utilisation par les États membres et la Commission dans l'élaboration des politiques.

2. Les États membres mettent ces informations à la disposition de la Commission sur une base annuelle et sous format électronique; ils lui communiquent également les informations enregistrées jusqu'au 31 décembre de l'année précédente. Les États membres conservent tous les droits de propriété des informations sous forme de données brutes. Les statistiques élaborées à partir de ces informations sont rendues publiques conformément aux dispositions sur la transparence et la protection des informations figurant à l'article 4 du règlement (CE) n° 1406/2002FR

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

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

Aux fins du premier alinéa, la Commission adopte des mesures détaillées concernant les prescriptions techniques nécessaires à la bonne gestion des données statistiques. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2.

#### **Article 26**

##### **Rapports d'évaluation**

Au plus tard le 2 août 2024, la Commission communique au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation comprenant des propositions de mesures de suivi à prendre à la lumière de ladite évaluation. Dans ce rapport d'évaluation, la Commission analyse l'application du régime de reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres ainsi que toute évolution de la situation en ce qui concerne les titres électroniques pour les gens de mer au niveau international. La Commission évalue en outre toute évolution de la situation en ce qui concerne une prise en compte ultérieure du diplôme d'excellence maritime européen, selon les recommandations formulées par les partenaires sociaux.

#### **Article 27**

##### **Modification**

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 27 bis afin de modifier l'annexe I de la présente directive et les dispositions connexes de la présente directive en vue d'harmoniser ladite annexe et lesdites dispositions avec les modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 27 bis afin de modifier l'annexe V de la présente directive en ce qui concerne le contenu et les détails spécifiques et pertinents des informations qui doivent être transmises par les États membres, pour autant que ces actes se limitent à tenir compte des modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW et respectent les garanties relatives à la protection des données. Ces actes délégués ne doivent pas modifier les dispositions relatives à l'anonymisation des données figurant à l'article 25 bis, paragraphe 3.



#### Article 27 bis

##### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 13, et à l'article 27 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1er août 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 13, et à l'article 27 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 13, et de l'article 27 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Article 28

##### Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par le règlement (CE) n o 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (\*). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n o 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n o 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n o 182/2011 s'applique.



#### *Article 29*

##### **Dispositions transitoires**

En ce qui concerne les gens de mer qui ont entamé un service en mer approuvé, un programme d'enseignement et de formation approuvé ou un cours de formation approuvé avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013, les États membres peuvent continuer, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, à délivrer, à reconnaître et à viser des brevets d'aptitude conformément aux prescriptions de la présente directive, comme ils l'étaient avant le 3 janvier 2013.

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les États membres peuvent continuer à renouveler et à revalider les brevets d'aptitude et visas conformément aux prescriptions de la présente directive, comme ils l'étaient avant le 3 janvier 2013.

#### *Article 30*

##### **Sanctions pénales**

Les États membres établissent des systèmes de sanctions pénales punissant les infractions aux dispositions nationales adoptées en vertu des articles 3, 5, 7, 9 à 15, 17, 18, 19, 22, 23 et 24 et de l'annexe I, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions pénales. Les sanctions ainsi arrêtées sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

#### *Article 31*

##### **Communication**

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

#### *Article 32*

##### **Abrogation**

La directive 2001/25/CE telle que modifiée par les directives visées à l'annexe III, partie A, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe III, partie B.

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

#### *Article 34*

##### **Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.



## Règlement grand-ducal

Règlement grand-ducal du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998.

### Art. 1<sup>er</sup>. Définitions

Aux fins du présent règlement on entend par :

- 1) "capitaine": la personne ayant le commandement d'un navire ;
- 2) "officier": un membre de l'équipage, autre que le capitaine, nommé à cette fonction conformément aux dispositions législatives ou réglementaires nationales ou, à défaut, par convention collective ou selon la coutume ;
- 3) "officier de pont": un officier qualifié conformément aux dispositions du chapitre II de l'annexe I ;
- 4) "second": l'officier dont le rang vient immédiatement après celui de capitaine et à qui incombe le commandement du navire en cas d'incapacité du capitaine ;
- 5) "officier mécanicien": un officier qualifié conformément aux dispositions du chapitre III de l'annexe I ;
- 6) "chef mécanicien": l'officier mécanicien principal, responsable de la propulsion mécanique ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire ;
- 7) "second mécanicien": l'officier mécanicien dont le rang vient immédiatement après celui de chef mécanicien et à qui incombe la responsabilité de la propulsion mécanique ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire en cas d'incapacité du chef mécanicien ;
- 8) "officier mécanicien adjoint": une personne qui suit une formation pour devenir officier mécanicien et qui est nommée à cette fonction conformément aux dispositions législatives ou réglementaires nationales ;
- 9) "opérateur des radiocommunications": une personne titulaire d'un certificat approprié délivré ou reconnu par les autorités compétentes conformément aux dispositions du règlement des radiocommunications ;
- 10) "matelot ou mécanicien": un membre de l'équipage du navire autre que le capitaine ou un officier ;
- 11) "navire de mer": un navire autre que ceux qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent les règlements portuaires ;
- 12) "navire battant pavillon d'un État membre": un navire immatriculé dans un État membre de la Communauté européenne et battant pavillon de cet État membre conformément à sa législation. Les navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des navires battant pavillon d'un pays tiers ;
- 13) "voyages à proximité du littoral": les voyages effectués au voisinage d'un État membre, tels qu'ils sont définis par cet État membre ;
- 14) "puissance propulsive": la puissance maximale de sortie nominale, continue et totale de tout l'appareil propulsif du navire, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel ;
- 15) "pétrolier": un navire construit et utilisé pour le transport de pétrole et de produits pétroliers en vrac ;



- 16) "navire-citerne pour produits chimiques": un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, dans sa version actualisée;
- 17) "navire-citerne pour gaz liquéfiés": un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits énumérés au chapitre 19 du recueil international de règles sur les transporteurs de gaz, dans sa version actualisée;
- 18) "réglementation des radiocommunications": la réglementation des radiocommunications annexée, ou considérée comme annexée, à la convention internationale des télécommunications, telle que modifiée;
- 19) "navire à passagers": un navire tel que défini dans la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS 74), telle que modifiée.
- 20) "navire de pêche": un navire utilisé pour la capture de poissons ou d'autres ressources vivantes de la mer ;
- 21) "convention STCW": la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle qu'elle s'applique aux questions concernées, compte tenu des dispositions transitoires de l'article VII et de la règle I/15 de la convention et comprenant, selon le cas, les dispositions applicables du code STCW, l'ensemble de ces dispositions étant appliqué dans leur version actualisée;
- 22) "tâches relatives aux radiocommunications": les tâches comprenant notamment, selon le cas, la veille, l'entretien ou les réparations techniques, conformément à la réglementation des radiocommunications, à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et, à la discrétion de chaque État membre, aux recommandations pertinentes de l'Organisation maritime internationale (OMI), dans leur version actualisée;
- 23) "navire roulier à passagers": un navire à passagers qui est doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis dans la convention SOLAS, dans sa version actualisée;
- 24) "code STCW": le code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adopté par la résolution 2 de la conférence STCW des parties de 1995, dans sa version mise à jour;
- 25) "fonction": un groupe de tâches et de responsabilités, telles que spécifiées dans le code STCW, nécessaires à l'exploitation du navire, à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la protection du milieu marin;
- 26) "compagnie": le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire par convention écrite et qui, en assumant cette responsabilité, a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées à la compagnie par les présentes règles;
- 27) "service en mer": un service effectué à bord d'un navire en rapport avec la délivrance ou la prorogation d'un brevet d'aptitude, d'un certificat d'aptitude ou d'une autre qualification;
- 28) "approuvé": approuvé par un État membre comme respectant les normes d'enseignement et de formation maritimes pour le service sur les navires battant son pavillon;
- 29) "État membre": un État membre de la Communauté européenne;
- 30) "pays tiers": pays qui n'est pas un État membre;
- 31) "mois": un mois civil ou trente jours constitués de périodes de moins d'un mois;
- 32) "opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM": une personne qualifiée conformément au chapitre IV de l'annexe I;
- 33) "code ISPS": le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la conférence des gouvernements contractants à la convention SOLAS 74, dans sa version mise à jour;
- 34) "agent de sûreté du navire": la personne à bord d'un navire, responsable devant le capitaine, qui est désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, notamment de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire;



35) "tâches liées à la sûreté": comprennent toutes les tâches liées à la sûreté à bord d'un navire, telles que définies au chapitre XI/2 de la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée, et dans le code ISPS;

36) "brevet d'aptitude": un titre délivré et visé à l'intention des capitaines, officiers et opérateurs des radiocommunications dans le cadre du SMDSM conformément aux chapitres II, III, IV ou VII de l'annexe I, qui autorise son titulaire légitime à servir dans la capacité indiquée dans ce document et à exécuter les fonctions correspondantes au niveau de responsabilité qui y est spécifié;

37) "certificat d'aptitude": un titre autre qu'un brevet d'aptitude délivré à un marin attestant qu'il satisfait aux prescriptions pertinentes de la présente directive relatives à la formation, aux compétences et au service en mer;

38) "attestation": un document, autre qu'un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude, utilisé pour attester qu'il a été satisfait aux prescriptions pertinentes de la présente directive;

39) "officier électrotechnicien": un officier qualifié conformément au chapitre III de l'annexe I;

40) "marin qualifié Pont": un matelot ayant les qualifications requises conformément aux dispositions du chapitre II de l'annexe I;

41) "marin qualifié Machine": un matelot ayant les qualifications requises conformément au chapitre III de l'annexe I;

42) "matelot électrotechnicien": un matelot ayant les qualifications requises conformément au chapitre III de l'annexe I.

43) "loi du 9 novembre 1990: la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle que modifiée par la suite;

44) "ministre": le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions;

45) "État membre d'accueil": tout État membre dans lequel les gens de mer demandent l'acceptation ou la reconnaissance de leurs brevets d'aptitude, certificats d'aptitude ou attestations;

46) "recueil IGF": le recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 II-1/2.29;

47) "recueil sur la navigation polaire": le recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 XIV/1.1;

48) "eaux polaires": les eaux de l'Arctique et/ou de l'Antarctique, telles qu'elles sont définies dans les règles SOLAS 74 XIV/1.2 à XIV/1.4.

## Art. 2. Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux gens de mer servant à bord des navires de mer, à l'exception:

**1. La présente directive s'applique aux gens de mer mentionnés dans le présent règlement, servant à bord des navires conçus pour la navigation en mer, battant pavillon luxembourgeois, à l'exception:**

- des navires d'État,
- des navires de pêche,
- des yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial,
- des navires en bois de construction primitive.

**2. L'article 4 ter s'applique aux gens de mer titulaires d'un titre délivré par un État membre de l'Union européenne, indépendamment de leur nationalité.**

## Art. 3. Formation des marins et délivrance du brevet

1. Les gens de mer servant à bord d'un navire visé à l'article 2 doivent avoir une formation qui soit au moins conforme aux prescriptions de la convention STCW, telles qu'elles sont énoncées à l'annexe



I de la présente directive, et pour qu'ils soient titulaires de titres au sens de l'article 1<sup>er</sup>, points 36) et 37), et/ou d'une attestation au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 38).

3. Les membres de l'équipage qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet conformément à la règle III/10.4 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), doivent être formés et disposer d'un brevet conformément aux dispositions du présent règlement.

4. L'enseignement visé au présent article est soumis à autorisation du ministre.

#### **Art. 4. Brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et visas**

1. Les brevets d'aptitude et les certificats d'aptitude ne sont délivrés qu'aux candidats qui satisfont aux prescriptions du présent article.

2. Les titres des capitaines, officiers et opérateurs des radiocommunications sont visés par le commissaire aux affaires maritimes selon les dispositions du présent article.

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

*3bis.* Les brevets d'aptitude ne sont délivrés qu'après vérification de l'authenticité et de la validité de toute attestation nécessaire et conformément aux dispositions du présent article.

4. En ce qui concerne les opérateurs des radiocommunications:

a) les connaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes peuvent être incluses dans l'examen pour la délivrance d'un certificat conforme au règlement des radiocommunications, ou

b) un certificat distinct, indiquant que le titulaire possède les connaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes peut être délivré.

5. Les visas peuvent être incorporés dans le modèle des titres délivrés, ainsi qu'il est prévu dans la section A-I/2 du code STCW. Si tel est le cas, le modèle utilisé est conforme à celui figurant au paragraphe 1 de la section A-I/2. Sinon, le modèle des visas utilisé est conforme à celui figurant au paragraphe 2 de cette section.

Les visas sont délivrés conformément à l'article VI, paragraphe 2, de la convention STCW.

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

6. Un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe de la convention STCW en vertu de la procédure prévue à l'article 17, paragraphe 1, alinéa a) du présent règlement doit être visé par le commissaire aux affaires maritimes pour en attester la reconnaissance. Le visa n'est délivré qu'après que l'authenticité et la validité du titre délivré ont été vérifiées. Le modèle de visa utilisé est conforme à la section A-I/2, paragraphe 3, du code STCW.

La demande de visa est à introduire auprès du commissaire aux affaires maritimes, avant l'embarquement du marin. Dans le cas d'un brevet d'aptitude délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux règles des chapitres II, III, IV et VII, un accusé de réception est délivré dans les meilleurs délais. Pour les brevets d'aptitude émis selon les dispositions du Chapitre VII, un visa est délivré selon les dispositions du chapitre II aux officiers destinés à naviguer comme officier de pont ou selon les dispositions du chapitre III aux officiers destinés à naviguer comme officier machine.

Si les conditions requises pour la délivrance du visa ne sont pas remplies, la compagnie en est dument informée. Il en résulte que le titulaire du brevet d'aptitude ou du certificat d'aptitude n'est pas autorisé à occuper la fonction pour laquelle la demande de visa a été introduite.

7. Les visas mentionnés aux paragraphes 5 et 6:

a) peuvent être délivrés en tant que documents distincts;

b) ne sont délivrés que par le commissaire aux affaires maritimes;



c) ont chacun un numéro unique, excepté les visas attestant la délivrance d'un brevet d'aptitude qui peuvent avoir le même numéro que le brevet d'aptitude en question, sous réserve que ce numéro soit unique; et

d) expirent chacun dès que le brevet d'aptitude visé ou le certificat d'aptitude visé délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe de la convention STCW expire ou est révoqué, suspendu ou annulé par l'État membre ou le pays tiers qui les a délivrés et, en tout état de cause, cinq ans au plus tard après la date de leur délivrance.

8. La capacité dans laquelle le titulaire d'un titre est autorisé à servir à bord est spécifiée sur le modèle de visa en des termes identiques à ceux qui sont utilisés dans les prescriptions concernant le certificat d'équipage minimal prévu à l'article 22 de la loi modifiée du 9 novembre 1990.

9. Un modèle de visa qui diffère de celui figurant dans la section A-1/2 du code STCW peut être utilisé; toutefois, le modèle utilisé doit fournir, au minimum, les renseignements prescrits qui doivent être inscrits en caractères romains et en chiffres arabes, compte tenu des variations permises en vertu de la section A-1/2.

~~10. Sous réserve des dispositions de l'article 17, paragraphe 4, l'original de tout titre doit se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.~~

**10. Sous réserve de l'article 17, paragraphe 2, l'original de tout titre prescrit par le présent règlement se trouve à bord du navire sur lequel sert le titulaire, sous format papier ou électronique, dont l'authenticité et la validité peuvent être vérifiées dans le cadre de la procédure prévue au paragraphe 12, point b), du présent article.**

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

a) leur identité;

b) qu'ils ont au moins l'âge prescrit par les règles figurant à l'annexe I pour l'obtention du brevet d'aptitude ou du certificat d'aptitude demandé;

c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale spécifiées dans la section A-1/9 du code STCW;

d) qu'ils ont accompli le service en mer et toute formation obligatoire connexe prescrits par les règles figurant à l'annexe I pour l'obtention du brevet d'aptitude ou du certificat d'aptitude demandé; et

e) qu'ils satisfont aux normes de compétence prescrites par les règles figurant à l'annexe I pour les capacités, les fonctions et les niveaux qui doivent être indiqués sur le visa du brevet d'aptitude.

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

12. Le commissaire aux affaires maritimes:

a) tient un ou des registres de tous les brevets d'aptitude et certificats d'aptitude et visas de capitaine et d'officier et, le cas échéant, de matelot, qui sont délivrés, sont arrivés à expiration ou ont été revalidés, suspendus, annulés ou déclarés perdus ou détruits, ainsi que des dispenses qui ont été accordées;

b) fournit des renseignements sur l'état des brevets d'aptitude, visas et dispenses, aux autres États membres ou aux autres parties à la convention STCW et aux compagnies qui demandent à vérifier l'authenticité et la validité des brevets d'aptitude et/ou certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et aux officiers conformément aux dispositions des règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I produits par les gens de mer en vue de leur reconnaissance, au titre de la règle I/10 de la convention STCW, ou afin d'obtenir un emploi à bord d'un navire.

#### **Article 4bis Informations adressées à la Commission**

~~Le commissaire aux affaires maritimes fournit à la Commission, sur une base annuelle, aux seules fins d'analyse statistique et pour l'usage exclusif des États membres et de la Commission dans l'élaboration des politiques, les informations visées à l'annexe V de la présente directive sur les brevets d'aptitude et les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude. Aux mêmes fins, le commissaire aux affaires maritimes peut aussi fournir, sur une base volontaire, les certificats~~



d'aptitude délivrés aux matelots conformément aux chapitres II, III et VII de l'annexe de la convention STCW.

**A des fins statistiques, le commissaire aux affaires maritimes transmet à la Commission, sur une base annuelle, les informations énumérées à l'annexe III du présent règlement concernant les brevets d'aptitude et les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude. Il peut également fournir, à titre volontaire, les informations figurant sur les certificats d'aptitude délivrés aux matelots conformément aux chapitres II, III et VII de l'annexe de la convention STCW, telles que les informations indiquées à l'annexe III du présent règlement.**

#### **Article 4 ter - Reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres**

**1. Le commissaire aux affaires maritimes accepte les certificats d'aptitude et les pièces justificatives délivrés par un État membre de l'Union européenne, ou sous son autorité, sous format papier ou électronique, aux fins d'autoriser des gens de mer à servir à bord de navires battant luxembourgeois.**

**2. Le commissaire aux affaires maritimes reconnaît les brevets d'aptitude délivrés par un État membre de l'Union européenne ou les certificats d'aptitude délivrés par un État membre de l'Union européenne aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I du présent règlement en visant ces titres pour en attester la reconnaissance. Le visa attestant la reconnaissance est limité aux capacités, fonctions et niveaux d'aptitude spécifiés sur le document visé. Le visa n'est délivré que si toutes les prescriptions de la convention STCW ont été respectées, conformément à la règle I/2, paragraphe 7, de la convention STCW. Le modèle de visa utilisé est conforme à la section A-I/2, paragraphe 3, du code STCW.**

**3. Le commissaire aux affaires maritimes accepte, aux fins de permettre aux gens de mer de servir à bord de navires battant luxembourgeois, les certificats médicaux délivrés sous l'autorité d'un État membre de l'Union européenne conformément à l'article 9.**

**4. Le commissaire aux affaires maritimes veille à ce que les décisions visées aux paragraphes 1, 2 et 3 soient prises dans un délai raisonnable. Les gens de mer peuvent introduire auprès du commissariat aux affaires maritimes un recours contre tout refus de viser ou d'accepter un titre valide ou contre l'absence de réponse. Le commissaire aux affaires maritimes conseille et assiste les gens de mer en ce qui concerne ces recours.**

**5. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, le commissaire aux affaires maritimes peut imposer d'autres restrictions aux capacités, fonctions et niveaux de compétence ou d'aptitude pour les voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont visés à l'article 7, ou exiger d'autres titres délivrés conformément à la règle VII/1 de l'annexe I.**

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

**Un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise au commissariat aux affaires maritimes est fourni.**

**7. Le commissaire aux affaires maritimes est tenu de s'assurer que les gens de mer sollicitant la reconnaissance de titres en vue d'exercer des fonctions de direction possèdent une connaissance appropriée de la législation maritime nationale applicable aux fonctions qu'ils sont autorisés à exercer.**

#### **Art. 5. Formation requise**

La formation visée à l'article 3 est dispensée sous une forme qui permet d'acquérir les connaissances théoriques et les aptitudes pratiques prévues par l'annexe I, notamment en ce qui



concerne l'utilisation d'équipements de sauvetage et de lutte contre l'incendie, et qui a été agréée par l'autorité ou l'instance compétente désignée par chaque État membre.

#### **Art. 6. Principes régissant les voyages à proximité du littoral**

La formation des gens de mer servant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui effectue régulièrement des voyages à proximité du littoral d'un autre État doit être équivalente à celle imposée par cet État en matière de formation, d'expérience et de titres au large des côtes duquel le navire effectue les voyages. Les gens de mer servant à bord d'un navire dont le parcours va au-delà de ce qui est défini comme un voyage à proximité du littoral par cet État, et qui entre dans des eaux qui ne sont pas visées par cette définition, doivent satisfaire aux dispositions pertinentes du présent règlement.

#### **Art. 6bis –Prévention de la fraude et autres pratiques illégales**

1. En cas de fraude ou d'autres pratiques illégales concernant les titres et visas délivrés ou visés par le commissaire aux affaires maritimes, celui-ci peut retirer le visa ou refuser d'en délivrer un nouveau.

2. Le commissaire aux affaires maritimes est l'autorité nationale compétente pour détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales. Il échange des informations avec les autorités compétentes d'autres États membres de la Communauté européenne et des pays tiers concernant la délivrance de titres aux gens de mer.

Le Commissariat aux affaires maritimes informe sans délai tout pays tiers avec lequel il a passé un accord conformément à la règle I/10, paragraphe 1.2, de la convention STCW, des coordonnées de l'autorité nationale compétente.

#### **Art. 7. Contrôle**

Le commissaire aux affaires maritimes établit des processus et procédures relatifs au fonctionnement du bureau en charge de la gestion des équipages pour prévenir les fraudes et effectuer une enquête impartiale lorsqu'il a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte, d'omission ou d'atteinte à la sûreté susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine, la sécurité des biens en mer ou le milieu marin commis par des titulaires de brevets d'aptitude et de certificats d'aptitudes délivré par lui dans l'exécution des tâches liées à ces brevets d'aptitude ou à ces certificats d'aptitude. Dans ce cas il transmettra son rapport à l'autorité qui a délivré le brevet, respectivement il pourra retirer le visa dont question à l'article 4. Ce retrait vaut interdiction de naviguer sous pavillon luxembourgeois pour la durée de validité du brevet.

#### **Art. 8. Normes de qualité applicables à la formation**

1. Les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance de titres, y compris la délivrance des certificats médicaux, de délivrance des visas et de revalidation exercées par des entités ou des organismes non gouvernementaux sous leur autorité font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation d'objectifs définis, y compris ceux concernant les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluateurs, conformément à la section A-I/8 du code STCW.

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



Les objectifs en matière d'enseignement et de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et que les niveaux de connaissances, de compréhension et d'aptitude correspondant aux examens et aux évaluations prescrits aux termes de la convention STCW sont identifiés.

Le champ d'application des normes de qualité couvre l'administration du système de délivrance des titres, tous les cours et programmes de formation, examens et évaluations ainsi que les qualifications et l'expérience que doivent posséder les instructeurs et les évaluateurs, compte tenu des principes, systèmes, contrôles et examens internes de l'assurance de la qualité qui ont été arrêtés afin de garantir la réalisation des objectifs fixés.

Les objectifs et les normes de qualité connexes peuvent être spécifiés séparément pour les différents cours et programmes de formation et couvrent l'administration du système de délivrance des titres.

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

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

Toutes les dispositions applicables de la convention et du code STCW, ainsi que leurs modifications, sont couvertes par le système de normes de qualité qui peut également inclure les autres dispositions applicables du présent règlement.

3. Un rapport sur l'évaluation effectuée au titre du paragraphe 2 est communiqué à la Commission par le commissaire aux affaires maritimes, selon le modèle spécifié dans la section A-I/7 du code STCW, dans un délai de six mois à partir de la date de l'évaluation.

#### **Art. 9. Normes d'aptitude physique**

1. En matière d'aptitude physique, les dispositions de l'article 76 de la loi du 9 novembre 1990 s'appliquent aux gens de mer visés par le présent article.

2. Le certificat médical est délivré aux gens de mer par un médecin praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

- a) un médecin agréé par un État Membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre échange selon les exigences de l'État en question;
- b) un médecin agréé par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006 selon les exigences de l'État en question;
- c) un médecin agréé par un État figurant sur la liste blanche STCW de l'Organisation Maritime Internationale selon les exigences de l'État en question;
- d) un médecin accepté par le Commissaire aux affaires maritimes.

3. Les gens de mer titulaires d'un brevet d'aptitude ou d'un certificat d'aptitude délivré en vertu des dispositions de la convention STWC qui servent en mer possèdent également un certificat médical en cours de validité délivré conformément au présent article.

4. Les candidats à la délivrance d'un certificat médical doivent:

- a) avoir 16 ans au moins;
- b) prouver leur identité de manière satisfaisante; et



c) satisfaire aux normes d'aptitude médicale spécifiées dans la section A-I/9 du code STCW en tenant compte, le cas échéant, de la section B-I/9 du code STCW.

5. Les certificats médicaux demeurent valables pendant une période maximale de deux ans, à moins que le marin ait moins de 18 ans, auquel cas la période maximale de validité est d'un an.

6. Si la période de validité d'un certificat médical expire au cours d'un voyage, la règle I/9 de l'annexe de la convention STCW s'applique.

7. Dans des situations d'urgence, un marin est autorisé à travailler sans certificat médical en cours de validité. Dans lesdites situations, la règle I/9 de l'annexe de la convention STCW s'applique.

#### **Art. 10. Revalidation des brevets d'aptitude et des certificats d'aptitude**

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

~~a) de satisfaire aux normes d'aptitude physique prescrites par l'article 9 et~~

~~b) de prouver le maintien de sa compétence professionnelle conformément à la section A-I/11 du code STCW.~~

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

**a. de satisfaire aux normes d'aptitude physique prescrites par l'article 9; et**

**b. de prouver le maintien de sa compétence professionnelle conformément à la section A-I/11 du code STCW.**

2. Le texte des modifications récemment apportées aux règles nationales et internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sûreté et à la protection du milieu marin doivent se trouver à bord des navires battant pavillon luxembourgeois, tout en respectant l'article 12, paragraphe 3, point b), et l'article 16.

*2bis.* Tout capitaine et tout officier, pour continuer de servir en mer à bord de navires-citernes, satisfait aux prescriptions du paragraphe 1<sup>er</sup> et doit, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, justifier du maintien de sa compétence professionnelle pour le service à bord des navires-citernes, conformément au paragraphe 3 de la section A-I/11 du code STCW.

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

#### **Art. 11. Utilisation de simulateurs**

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

a) de toute la formation obligatoire sur simulateur;

b) de toute évaluation de la compétence prescrite par la partie A du code STCW qui se fait sur simulateur et

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



## Art. 12. Responsabilité des compagnies

1. Les compagnies sont responsables de l'affectation des gens de mer à un service à bord de leurs navires, conformément aux dispositions du présent règlement, et s'assurent que:

- a) tous les gens de mer affectés à un quelconque de ses navires sont titulaires d'un titre approprié;
- b) ses navires sont dotés d'effectifs conformes au certificat d'équipage minimal;
- c) les documents et renseignements concernant tous les gens de mer employés à bord de ses navires sont tenus à jour et aisément disponibles, et qu'ils comprennent, sans toutefois s'y limiter, des documents et renseignements sur l'expérience de ces gens de mer, leur formation, leur aptitude physique et leur compétence pour l'exercice des tâches qui leur ont été assignées;
- d) les gens de mer qu'elles affectent à l'un quelconque de ses navires sont familiarisés avec leurs tâches spécifiques et avec les dispositifs, les installations, le matériel, les procédures et les caractéristiques du navire se rapportant aux tâches qui leur incombent à titre régulier ou en cas d'urgence;
- e) les effectifs du navire peuvent efficacement coordonner leurs activités en cas d'urgence et dans l'exercice de fonctions essentielles pour la sécurité ou pour la prévention ou l'atténuation de la pollution.
- f) les gens de mer affectés à l'un quelconque de ses navires ont suivi une formation de remise à niveau et d'actualisation des connaissances, comme le prévoit la convention STCW;
- g) une communication vocale efficace est assurée à tout moment à bord de ses navires, conformément au chapitre V, règle 14, paragraphes 3 et 4, de la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée.

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

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

- a) l'octroi à tous les gens de mer nouvellement employés d'un délai raisonnable leur permettant de se familiariser avec:
    - i) le matériel spécifique qu'ils utiliseront ou exploiterontet
  - ii) les procédures et dispositions spécifiques au navire en matière de veille, de sécurité, de protection de l'environnement et d'urgence qu'ils doivent connaître pour la bonne exécution des tâches qui leur sont assignées
- et

b) la désignation d'un membre de l'équipage expérimenté qui sera chargé de veiller à ce que tous les gens de mer nouvellement employés aient la possibilité de recevoir les renseignements essentiels dans une langue qu'ils comprennent.

4. Les compagnies veillent à ce que le capitaine, les officiers et les autres membres du personnel auxquels des tâches et responsabilités spécifiques sont confiées à bord de leurs navires rouliers à passagers aient suivi une formation de familiarisation en vue d'acquérir les aptitudes qui correspondent à la capacité à exercer et aux tâches et responsabilités à assumer, en tenant compte des recommandations énoncées dans la section B-I/14 du code STCW.

## Art. 13. Aptitude au service



1. En vue de prévenir la fatigue, les compagnies:

a) établissent et font appliquer des périodes de repos en ce qui concerne les membres du personnel chargés du quart et ceux qui effectuent des tâches déterminées liées à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution, conformément aux paragraphes 3 à 13;

b) organisent les systèmes de quart de telle sorte que l'efficacité du personnel chargé du quart ne soit pas compromise par la fatigue et que les tâches soient conçues de telle manière que les membres du premier quart au début d'un voyage et ceux des quarts suivants qui assurent la relève soient suffisamment reposés et aptes au service à tous autres égards.

2. En vue de prévenir la toxicomanie et l'abus d'alcool, les compagnies s'assurent que des mesures adéquates sont mises en place conformément aux dispositions du présent article.

3. Les compagnies tiennent compte du danger que présente la fatigue des gens de mer, notamment ceux dont les tâches consistent à assurer l'exploitation du navire en toute sécurité et sûreté.

4. Toutes les personnes auxquelles des tâches sont confiées en tant qu'officier de quart ou matelot faisant partie d'une équipe de quart et celles auxquelles sont confiées certaines tâches liées à la sécurité, à la prévention de la pollution et à la sûreté bénéficient d'une période minimale de repos qui n'est pas inférieure à:

a) dix heures par période de vingt-quatre heures; et

b) soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

5. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne dépasse pas quatorze heures.

6. Les prescriptions relatives aux périodes de repos, énoncées aux paragraphes 4 et 5, ne doivent pas nécessairement être appliquées en cas d'urgence ou dans d'autres conditions d'exploitation exceptionnelles. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation et les règles nationales et par les instruments internationaux se déroulent de manière à perturber le moins possible les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

7. Les horaires de quart doivent être affichés en un endroit facile d'accès. Ces horaires sont établis selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire et en anglais.

8. Si des gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils bénéficient d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels.

9. Des registres des heures quotidiennes de repos des gens de mer doivent être tenus selon un modèle normalisé, dans la ou les langues de travail du navire et en anglais, afin qu'il soit possible de contrôler et de vérifier le respect du présent article. Les gens de mer reçoivent un exemplaire des mentions les concernant, qui est visé par le capitaine ou une personne autorisée par celui-ci, et par les gens de mer.

10. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 à 9, le capitaine d'un navire peut exiger d'un marin qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou pour porter secours à d'autres navires ou à des personnes



en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine peut suspendre les horaires normaux de repos et exiger d'un marin qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que possible après le retour à une situation normale, le capitaine fait en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

11. Dans le respect des principes généraux de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs et conformément au règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant déclaration d'obligation générale de la convention collective de travail relative à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclue entre les syndicats OGB-L et LCGB, FNCTTFEL et FCPT/Syprolux, d'une part et l'Union des Armateurs Luxembourgeois et l'Association Luxembourgeoise des Intérêts Maritimes, d'autre part, le Commissaire aux affaires maritimes peut, au moyen de dispositions législatives ou réglementaires nationales ou d'une procédure à la disposition de l'autorité compétente, autoriser ou enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations relatives aux heures de repos prévues au paragraphe 4, point b), et au paragraphe 5, sous réserve que la période de repos ne soit pas inférieure à soixante-dix heures par période de sept jours et respecte les limites fixées aux paragraphes 12 et 13. Ces dérogations sont, dans la mesure du possible, conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée. Elles tiennent compte, dans la mesure du possible, des recommandations concernant la prévention de la fatigue qui sont énoncées dans la section B-VIII/1 du code STCW. Il n'est pas permis de déroger aux périodes minimales de repos prévues au paragraphe 4, point a).

12. Les dérogations visées au paragraphe 11 et relatives à la période de repos hebdomadaire prévue au paragraphe 4, point b), ne sont pas autorisées pendant plus de deux semaines consécutives. L'intervalle entre deux périodes visées par ces dérogations à bord n'est pas inférieur à deux fois la durée de la dérogation.

13. Dans le cadre des dérogations possibles au paragraphe 5 visées au paragraphe 11, les périodes minimales de repos prévues par période de vingt-quatre heures au paragraphe 4, point a), ne peuvent être scindées en plus de trois périodes de repos, dont l'une d'une durée minimale de six heures, et aucune des deux autres périodes n'est inférieure à une durée d'une heure. L'intervalle entre des périodes de repos consécutives ne dépasse pas quatorze heures. Les dérogations ne se prolongent pas au-delà de deux périodes de vingt-quatre heures par période de sept jours.

14. En vue de prévenir l'abus d'alcool, les compagnies doivent faire respecter les normes maximales suivantes: un taux d'alcoolémie maximal de 0,05 % ou une concentration maximale d'alcool dans l'haleine de 0,25 mg/l ou une quantité d'alcool maximale entraînant ces concentrations, pour les capitaines, les officiers et d'autres gens de mer auxquels sont confiées certaines tâches liées à la sécurité, à la sûreté et à la protection du milieu marin.

#### **Art. 14. Dispenses**

1. Dans des circonstances d'extrême nécessité, le commissaire aux affaires maritimes peut, s'il estime qu'il n'en découle aucun danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, délivrer une dispense afin de permettre à un marin donné de servir à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois pendant une période déterminée ne dépassant pas six mois dans des fonctions pour lesquelles il ne détient pas le brevet approprié, à condition que l'armateur établisse que le marin



prétendant à la dispense possède des qualifications suffisantes pour occuper le poste vacant d'une manière offrant toute sécurité; la dispense n'est toutefois accordée pour le poste d'opérateur radio-électricien que dans les circonstances prévues par les dispositions pertinentes des règlements des radiocommunications. La dispense n'est pas accordée pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien, sauf en cas de force majeure, sa durée étant alors aussi courte que possible.

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

#### **Art. 15. Conditions d'autorisation d'une formation**

En autorisant une formation aboutissant à la délivrance d'un brevet le ministre s'assure que:

- a) La formation et l'évaluation des gens de mer sont:
  - 1) structurées conformément à des programmes écrits, y compris les méthodes et moyens d'exécution, les procédures et le matériel pédagogique nécessaires pour atteindre la norme de compétence prescrite, et
  - 2) effectuées, contrôlées, évaluées et encadrées par des personnes possédant les qualifications prescrites aux points d) à f).
- b) Les personnes qui dispensent une formation ou effectuent une évaluation en cours d'emploi à bord d'un navire ne le font que lorsque cette formation ou évaluation n'a pas d'effet préjudiciable sur l'exploitation normale du navire et lorsqu'elles peuvent consacrer leur temps et leur attention à cette formation ou évaluation.
- c) Les instructeurs, les superviseurs et les évaluateurs possèdent des qualifications en rapport avec les types et niveaux particuliers de formation ou d'évaluation des compétences des gens de mer à bord ou à terre.
- d) Toute personne qui dispense, à bord ou à terre, une formation en cours d'emploi à des gens de mer qui est destinée à leur permettre d'acquérir les qualifications requises pour l'obtention d'un titre en vertu du présent règlement:
  - 1) a une vue d'ensemble du programme de formation et comprend les objectifs spécifiques en matière de formation du type particulier de formation dispensée;
  - 2) possède les qualifications requises pour la tâche faisant l'objet de la formation dispensée et
  - 3) si elle dispense une formation à l'aide d'un simulateur:
    - i) a reçu toutes les indications pédagogiques appropriées concernant l'utilisation de simulateurs et
    - ii) a acquis une expérience opérationnelle pratique du type particulier de simulateur utilisé.
- e) Toute personne responsable de la supervision de la formation en cours d'emploi des gens de mer destinée à leur permettre d'acquérir les qualifications requises pour l'obtention d'un titre a une compréhension totale du programme de formation et des objectifs spécifiques de chaque type de formation dispensée.
- f) Toute personne qui procède, à bord ou à terre, à l'évaluation des compétences en cours d'emploi des gens de mer afin de déterminer s'ils possèdent les qualifications requises pour l'obtention d'un titre:
  - 1) a un niveau approprié de connaissance et de compréhension des compétences à évaluer;
  - 2) possède les qualifications requises pour la tâche faisant l'objet de l'évaluation;
  - 3) a reçu des indications appropriées quant aux méthodes et pratiques d'évaluation;



- 4) a acquis une expérience pratique de l'évaluation et
- 5) dans le cas d'une évaluation nécessitant l'utilisation de simulateurs, a une expérience pratique de l'évaluation en rapport avec le type particulier de simulateur utilisé, qu'elle a acquise sous la supervision d'un évaluateur expérimenté et qui a été jugée satisfaisante par ce dernier.
- g) La reconnaissance d'une formation, d'un établissement de formation ou d'une qualification accordée par un établissement de formation, dans le cadre de ses dispositions relatives à la délivrance d'un titre, le champ d'application des normes de qualité énoncées à l'article 8 couvre les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluateurs. Ces qualifications, cette expérience et l'application des normes de qualité doivent comprendre une formation appropriée à la pédagogie ainsi qu'aux méthodes et pratiques de formation et d'évaluation, et doivent satisfaire à toutes les dispositions applicables des points d) à f) du présent article.

#### **Art. 16. Communication à bord**

Nonobstant les dispositions de l'article 12, les compagnies doivent assurer que:

a) sans préjudice des dispositions des points b) et d) du présent article, à bord de tout navire battant pavillon luxembourgeois, des moyens existent permettant, à tout moment, une bonne communication orale entre tous les membres de l'équipage du navire en matière de sécurité et assurant notamment que les messages et instructions sont reçus à temps et correctement compris;

b) à bord de tout navire à passagers battant pavillon luxembourgeois, une langue de travail commune soit établie et consignée dans le journal de bord du navire afin d'assurer l'efficacité de l'intervention de l'équipage pour les questions de sécurité.

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

Si la langue de travail n'est pas une des langues officielles du Grand-Duché de Luxembourg, tous les plans et listes qui doivent être affichés comportent une traduction dans la langue de travail;

c) à bord des navires à passagers, le personnel désigné comme tel sur le rôle d'équipage pour aider les passagers en cas de situation d'urgence, soit aisément identifiable et qu'il ait, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission, un ensemble approprié de critères parmi les critères suivants devant être retenus à cet effet:

- i) la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un itinéraire donné;
  - ii) la probabilité que l'aptitude de ce personnel à utiliser des notions élémentaires de langue anglaise pour les instructions de base lui permette de communiquer avec les passagers en difficulté, que le passager et le membre de l'équipage concernés possèdent ou non une langue en commun;
  - iii) l'éventuelle nécessité de communiquer, au cours d'une situation d'urgence, par d'autres moyens (tels que démonstration, langage gestuel, indication des endroits où figurent les instructions, des lieux de rassemblement, de l'emplacement des équipements de sauvetage ou des issues de secours), lorsque les communications verbales ne sont pas possibles;
  - iv) la mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été fournies aux passagers dans leurs langues maternelles  
et
  - v) les langues dans lesquelles les consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou en cas d'exercice pour communiquer des instructions de première importance aux passagers et faciliter la tâche des membres d'équipage chargés d'aider les passagers;
- d) à bord des pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques et des navires-citernes pour gaz liquéfiés battant pavillon luxembourgeois, le capitaine, les officiers et les matelots soient capables de communiquer entre eux dans une ou plusieurs langues de travail communes ;



e) des moyens de communication adéquats existent entre le navire et les autorités à terre. Ces communications doivent avoir lieu conformément au chapitre V, règle 14, paragraphe 4, de la convention SOLAS;

f) lorsqu'ils procèdent au contrôle par l'État du port conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil n° 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires, le commissaire aux affaires maritimes s'assure également que les navires battant pavillon d'un pays tiers se conforment au présent article.

#### **Art. 17. Reconnaissance des brevets d'aptitude et des certificats d'aptitude**

1. Les gens de mer qui ne sont pas titulaires des brevets d'aptitude délivrés par les États membres et/ou des certificats d'aptitude délivrés par les États membres aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de la convention STCW peuvent être autorisés à servir à bord des navires battant pavillon luxembourgeois, à condition qu'il ait été décidé de reconnaître leur brevet d'aptitude ou que leur certificat d'aptitude soit reconnu conformément à la procédure suivante:

- ~~a) — lorsque le commissaire aux affaires maritimes a l'intention de reconnaître, par visa, les brevets d'aptitude ou les certificats d'aptitude visés au présent paragraphe délivrés par un pays tiers à un capitaine, à un officier ou à un opérateur des radiocommunications pour le service à bord des navires battant pavillon luxembourgeois, il présente à la Commission européenne une demande motivée de reconnaissance de ce pays tiers;~~
- a) lorsque le commissaire aux affaires maritimes a l'intention de reconnaître, par visa, les brevets d'aptitude ou les certificats d'aptitude visés au présent paragraphe délivrés par un pays tiers à un capitaine, à un officier ou à un opérateur des radiocommunications pour le service à bord des navires battant luxembourgeois, il présente à la Commission une demande de reconnaissance de ce pays tiers, accompagnée d'une analyse préliminaire du respect, par le pays tiers, des prescriptions de la convention STCW en recueillant les informations visées à l'annexe II de la présente directive. Dans cette analyse préliminaire, le commissaire aux affaires maritimes fournit, à l'appui de sa demande, des informations supplémentaires sur les motifs de la reconnaissance du pays tiers. En attendant que la Commission européenne ait pris sa décision, le commissaire aux affaires maritimes peut reconnaître les brevets d'aptitude et les certificats d'aptitudes visés au présent paragraphe. Cette reconnaissance prend fin de plein droit si la demande de reconnaissance adressée à la Commission européenne est refusée par celle-ci;
- ~~b) — si aucune décision quant à la reconnaissance du pays tiers concerné n'est prise dans le délai prévu au point b), le commissaire aux affaires maritimes peut décider de reconnaître ce pays tiers sur une base unilatérale jusqu'à ce qu'une décision soit prise conformément à la procédure de comitologie telle qu'elle est décrite à l'article 23, paragraphe 2 de la directive 2001/25/CE;~~
- b) le commissaire aux affaires maritimes peut décider de reconnaître le pays tiers sur une base unilatérale jusqu'à ce qu'un acte d'exécution soit adopté par la Commission. Dans le cas d'une telle reconnaissance unilatérale, le commissaire aux affaires maritimes communique à la Commission le nombre de visas attestant la reconnaissance émis par le pays tiers pour les brevets d'aptitude et les certificats d'aptitude visés au présent paragraphe jusqu'à ce que l'acte d'exécution relatif à la reconnaissance de ce pays tiers soit adopté;



- c) le commissaire aux affaires maritimes peut décider, en ce qui concerne les navires battant pavillon luxembourgeois, de viser les titres délivrés par les pays tiers reconnus par la Commission européenne en tenant compte des dispositions contenues dans l'annexe II, points 4 et 5 du présent règlement grand-ducal;
- d) les reconnaissances des titres délivrés par des pays tiers reconnus publiées au Journal officiel de l'Union européenne, série C, avant le 14 juin 2005 demeurent valables. Ces reconnaissances peuvent être utilisées par tous les États membres de la Communauté européenne sauf si la Commission européenne les a révoquées par la suite en vertu de l'article 17 bis

2. Nonobstant l'article 4, paragraphe 6, le commissaire aux affaires maritimes peut, si les circonstances l'exigent, autoriser des gens de mer à servir à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois dans une capacité autre que celle d'officier radioélectricien ou d'opérateur des radiocommunications, sous réserve des dispositions du règlement des radiocommunications, pour une période ne dépassant pas trois mois, s'ils sont titulaires d'un brevet approprié et valide, qu'un pays tiers a délivré et visé de la manière prescrite par la convention STCW, mais qui n'a pas encore été visé pour reconnaissance par le commissaire aux affaires maritimes en vue de le rendre approprié pour les services à bord des navires battant pavillon luxembourgeois. Un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise aux autorités compétentes doit pouvoir être fourni lors d'une inspection à bord.

#### **Art. 17bis**

1. Nonobstant les critères définis à l'annexe II du présent règlement grand-ducal, lorsque le commissaire aux affaires maritimes considère qu'un pays tiers reconnu ne se conforme plus aux prescriptions de la convention STCW, il en informe sans délai la Commission européenne, en indiquant les raisons.

2. Lorsque le commissaire aux affaires maritimes a l'intention de révoquer les visas de tous les titres délivrés par un pays tiers, il informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres de son intention, en indiquant les raisons qui la justifient.

3. Les visas attestant la reconnaissance des titres qui sont délivrés conformément à l'article 4, paragraphe 6, avant la date à laquelle la décision de révocation de la reconnaissance du pays tiers est prise, demeurent valables. Les gens de mer titulaires de tels visas ne peuvent toutefois prétendre à un visa leur reconnaissant une qualification plus élevée sauf si cette revalorisation est fondée uniquement sur une expérience supplémentaire de service en mer.

#### **Art. 18. Contrôle par l'État du port**

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



2. Lorsqu'il procède au contrôle par l'État du port, le commissaire aux affaires maritimes s'assure que toutes les dispositions et procédures pertinentes fixées dans le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil n° 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires sont appliquées.

#### **Art. 19. Procédures de contrôle par l'État du port**

1. Sans préjudice des dispositions du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil n° 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires, le contrôle par l'État du port au titre de l'article 18 se limite aux dispositions suivantes:

- vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet d'aptitude et/ou d'un certificat d'aptitude conformément à la convention STCW possèdent un brevet d'aptitude approprié ou une dispense valide, et/ou un certificat d'aptitude, ou fournissent un document prouvant qu'une demande de visa attestant la reconnaissance d'un brevet d'aptitude a été soumise aux autorités de l'État du pavillon;
- vérifier que les effectifs et les titres des gens de mer servant sur le navire sont conformes aux dispositions concernant les effectifs de sécurité des autorités de l'État du pavillon.

2. Il est procédé à l'évaluation, conformément à la partie A du code STCW, de l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille et de sûreté, selon le cas, prescrites par la convention STCW s'il existe de bonnes raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que l'un des faits suivants s'est produit:

- le navire a subi un abordage ou s'est échoué ou
- le navire a effectué, alors qu'il faisait route, était au mouillage ou était à quai, un rejet de produits qui est illégal aux termes d'une quelconque convention internationale ou
- le navire, en manœuvrant de façon désordonnée ou peu sûre, n'a pas respecté les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI ou des pratiques et procédures de navigation sûres ou
- le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, ou à compromettre la sûreté;
- un titre a été obtenu de manière frauduleuse ou la personne qui possède un titre n'est pas celle à laquelle ce titre avait été initialement délivré ou
- le navire bat pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW ou le capitaine, un officier ou un matelot possède un titre délivré par un pays tiers qui n'a pas ratifié la convention STCW.

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

#### **Art. 20. Détention d'un navire**

Sans préjudice des dispositions du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil n° 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires, les carences suivantes, pour autant que l'agent effectuant le contrôle par l'État du port ait établi qu'elles présentent un danger pour les personnes, les



biens ou l'environnement, sont le seul motif, au titre du présent règlement, pour lequel le commissaire aux affaires maritime détient un navire:

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

#### **Art. 21. Informations à des fins statistiques**

1. Le commissaire aux affaires maritimes met les informations énumérées à l'Annexe III à la disposition de la Commission européenne sur une base annuelle et sous format électronique; il lui communique également les informations enregistrées jusqu'au 31 décembre de l'année précédente.

2. En vue de protéger les données à caractère personnel, les informations énumérées à l'annexe III sont rendues anonymes avant d'être transmises à la Commission européenne.

#### **Article 22bis. Dispositions transitoires**

En ce qui concerne les gens de mer qui ont entamé un service en mer approuvé, un programme d'enseignement et de formation approuvé ou un cours de formation approuvé avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013, le commissaire aux affaires maritimes peut continuer, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017 à reconnaître et à viser des brevets d'aptitude conformément aux prescriptions du présent règlement, comme ils l'étaient avant le 3 janvier 2013.

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, le commissaire aux affaires maritimes peut continuer à renouveler et à revalider les visas conformément aux prescriptions du présent règlement, comme ils l'étaient avant le 3 janvier 2013.



**ANNEXE I**  
**FORMATION REQUISE AUX TERMES DE**  
**LA CONVENTION STCW ET VISÉE À L'ARTICLE 3**

CHAPITRE I

**DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

1. Les règles visées dans la présente annexe sont complétées par les dispositions obligatoires contenues dans la partie A du code STCW, à l'exception du chapitre VIII, règle VIII/2.

Toute référence à une prescription dans une règle constitue également une référence à la section correspondante de la partie A du code STCW.

2. La partie A du code STCW contient les normes de compétence auxquelles doivent satisfaire les candidats pour l'obtention et la revalidation des brevets d'aptitude prévues aux termes de la convention STCW. Afin de préciser le lien qui existe entre les dispositions concernant la délivrance d'autres titres qui figurent au chapitre VII et les dispositions des chapitres II, III et IV concernant la délivrance des titres, les aptitudes qui sont spécifiées dans les normes de compétence sont regroupées, de manière appropriée, en sept fonctions, à savoir:

- 1) navigation;
- 2) manutention et arrimage de la cargaison;
- 3) contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord;
- 4) mécanique navale;
- 5) électrotechnique, électronique et systèmes de commande;
- 6) entretien et réparation;
- 7) radiocommunications,

les niveaux de responsabilité étant les suivants:

- 1) niveau de direction;
- 2) niveau opérationnel;
- 3) niveau d'appui.

Les fonctions et les niveaux de responsabilité sont indiqués dans les sous-titres qui précèdent les tableaux sur les normes de compétence figurant dans les chapitres II, III et IV de la partie A du code STCW.

CHAPITRE II

**CAPITAINE ET SERVICE "PONT"**

*Règle II/1*

**Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500**



1. Tout officier chargé du quart à la passerelle servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins dans le cadre d'un programme de formation approuvé comportant une formation à bord qui satisfasse aux prescriptions de la section A-II/1 du code STCW et soit consignée dans un registre de formation approuvé, ou bien justifier d'un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins;
  - 2.3. avoir exécuté, pendant une période de 6 mois au moins au cours du service en mer requis, des tâches liées au quart à la passerelle sous la supervision du capitaine ou d'un officier qualifié;
  - 2.4. satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV, selon le cas, en ce qui concerne l'exécution des tâches attribuées en matière de radiocommunications conformément au règlement des radiocommunications;
  - 2.5. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/1 du code STCW; et
  - 2.6. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

#### *Règle II/2*

### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500**

#### ***Capitaine et second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000***

1. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée:
    - 2.1.1. de 12 mois au moins pour le brevet de second; et
    - 2.1.2. de 36 mois au moins pour le brevet de capitaine; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins; et
  - 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/2 du code STCW pour les capitaines et les seconds des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000.

#### ***Capitaine et second de navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3000***

3. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000 doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
4. Tout candidat à un brevet doit:



- 4.1. pour le brevet de second, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500;
- 4.2. pour le brevet de capitaine, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins; et
- 4.3. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/2 du code STCW pour les capitaines et les seconds des navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000.

#### *Règle II/3*

### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle et de capitaine de navires d'une jauge brute inférieure à 500**

#### ***Navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral***

1. Tout officier chargé du quart à la passerelle qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.
2. Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude pour servir en tant que capitaine à bord des navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000.

#### ***Navires effectuant des voyages à proximité du littoral***

#### ***Officier chargé du quart à la passerelle***

3. Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 qui effectue des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
4. Tout candidat au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit:
  - 4.1. avoir 18 ans au moins;
  - 4.2. avoir accompli:
    - 4.2.1. une formation spéciale comportant un service en mer approprié d'une durée adéquate conformément aux prescriptions de l'État membre; ou
    - 4.2.2. un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins, en tant que membre du service "pont";
  - 4.3. satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV, selon le cas, en ce qui concerne l'exécution des tâches attribuées en matière de radiocommunications conformément au règlement des radiocommunications;
  - 4.4. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/3 du code STCW pour les officiers chargés du quart



à la passerelle à bord des navires de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral; et

4.5. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

### **Capitaine**

5. Tout capitaine servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 qui effectue des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.

6. Tout candidat au brevet de capitaine d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit:

6.1. avoir 20 ans au moins;

6.2. 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;

6.3. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/3 du code STCW pour les capitaines des navires de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral; et

6.4. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

### **Exemptions**

7. L'administration, si elle juge que les dimensions d'un navire et les conditions du voyage sont telles que l'application de la totalité des prescriptions de la présente règle et de la section A-II/3 du code STCW ne serait ni raisonnable ni possible dans la pratique, peut, dans la mesure appropriée, exempter le capitaine et l'officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un tel navire ou d'une telle catégorie de navires de certaines de ces prescriptions en tenant compte de la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

### **Règle II/4**

#### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle**

1. Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent lors du quart de fonctions non spécialisées, doit avoir obtenu le certificat approprié pour accomplir ces fonctions.

2. Tout candidat à un certificat doit:

2.1. avoir 16 ans au moins;

2.2. avoir accompli:

2.2.1. un service en mer approuvé comportant une formation et une expérience pendant 6 mois au moins; ou



- 2.2.2. une formation spéciale, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, comportant un service en mer d'une durée approuvée de 2 mois au moins; et
  - 2.3. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/4 du code STCW.
3. Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des points 2.2.1 et 2.2.2 doivent se rapporter aux fonctions liées au quart à la passerelle et comprendre l'exécution des tâches sous la supervision directe du capitaine, de l'officier chargé du quart à la passerelle ou d'un matelot qualifié.

#### Règle II/5

##### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de marin qualifié Pont**

1. Tout marin qualifié Pont servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être titulaire d'un certificat approprié.
2. Tout candidat à un certificat doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle;
  - 2.3. tout en étant qualifié pour servir en tant que matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle, avoir accompli un service en mer approuvé dans le service "pont" d'une durée:
    - 2.3.1. de 18 mois au moins, ou
    - 2.3.2. de 12 mois au moins et avoir suivi une formation approuvée; et
  - 2.4. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/5 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des matelots qualifiés pour les certificats délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 avec celles spécifiées pour le certificat dans la section A-II/5 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, un État membre qui est également partie à la convention de l'Organisation internationale du travail sur les certificats de capacité de matelot qualifié de 1946 (n° 74) peut continuer de renouveler et de revalider les certificats et visas conformément aux dispositions de ladite convention.
5. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, dans le service "pont" pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive.

#### CHAPITRE III

##### **SERVICE "MACHINES"**

#### Règle III/1

##### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart "machine" dans une chambre des machines gardée ou d'officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel**

1. Tout officier chargé du quart "machine" dans une chambre des machines gardée ou tout officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de



personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.

2. Tout candidat à un brevet doit:

- 2.1. avoir 18 ans au moins;
- 2.2. avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, dans le cadre d'un programme de formation approuvé comportant une formation à bord qui satisfasse aux prescriptions de la section A-III/1 du code STCW et soit attestée dans un registre de formation approuvé, ou sinon, avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins dont 30 mois au moins de service en mer au service "machines";
- 2.3. avoir exécuté, pendant une période de 6 mois au moins au cours du service en mer prescrit, des tâches liées au quart "machine" sous la supervision du chef mécanicien ou d'un officier mécanicien qualifié;
- 2.4. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence spécifiées dans la section A-III/1 du code STCW; et
- 2.5. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

#### *Règle III/2*

#### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kilowatts**

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.

2. Tout candidat à un brevet doit:

- 2.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart "machine" à bord de navires de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts et avoir accompli, en cette qualité, un service en mer approuvé d'une durée:
  - 2.1.1. de 12 mois au moins en tant qu'officier mécanicien qualifié, pour le brevet de second mécanicien; et
  - 2.1.2. de 36 mois au moins, pour le brevet de chef mécanicien; toutefois, cette durée peut être ramenée à un minimum de 24 mois lorsque le candidat a effectué un service en mer d'une durée de 12 mois au moins en tant que second mécanicien; et
- 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/2 du code STCW.

#### *Règle III/3*



**Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 et 3 000 kilowatts**

1. Tout chef mécanicien ou tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 et 3 000 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart "machine" et:
    - 2.1.1. pour le brevet de second mécanicien, justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien adjoint ou d'officier mécanicien; et
    - 2.1.2. pour le brevet de chef mécanicien, justifier d'au moins 24 mois de service en mer approuvé, dont au moins 12 mois avec les qualifications requises pour occuper un poste de second mécanicien; et
  - 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/3 du code STCW.
3. Tout officier mécanicien qualifié pour servir en tant que second mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kilowatts peut servir en tant que chef mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive inférieure à 3 000 kilowatts, à condition que son brevet soit visé en conséquence.

*Règle III/4*

**Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou de matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel**

1. Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou tout matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent de fonctions non spécialisées, doit posséder le certificat approprié pour accomplir ces fonctions.
2. Tout candidat à un certificat doit:
  - 2.1. avoir 16 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli:
    - 2.2.1. un service en mer approuvé comportant une formation et une expérience pendant 6 mois au moins; ou
    - 2.2.2. une formation spéciale, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, comportant un service en mer d'une durée approuvée de 2 mois au moins; et
  - 2.3. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/4 du code STCW.
3. Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des points 2.2.1 et 2.2.2 doivent se rapporter aux fonctions liées au quart dans la chambre des machines et comprendre l'exécution des tâches effectuées sous la supervision directe d'un officier mécanicien qualifié ou d'un matelot qualifié.

*Règle III/5*



**Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de marin qualifié Machine dans une chambre des machines gardée ou chargé d'exécuter des tâches dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel**

1. Tout marin qualifié Machine servant à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un certificat approprié.
2. Tout candidat à un certificat doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou de matelot chargé d'exécuter des tâches dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel;
  - 2.3. tout en étant qualifié pour servir en tant que matelot faisant partie d'une équipe de quart "machine", avoir accompli un service en mer approuvé dans le service "machines" d'une durée:
    - 2.3.1. de 12 mois au moins; ou
    - 2.3.2. de 6 mois au moins et avoir suivi une formation approuvée; et
  - 2.4. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/5 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des marins du service "machines" pour les brevets délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 avec celles spécifiées pour le brevet dans la section A-III/5 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, dans le service "machines" pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive.

*Règle III/6*

**Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier électrotechnicien**

1. Tout officier électrotechnicien servant à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, dont 6 mois au moins de service en mer, dans le cadre d'un programme de formation approuvé satisfaisant aux prescriptions de la section A-III/6 du code STCW et attesté dans un registre de formation approuvé, ou sinon, avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins, dont 30 mois au moins dans le service "machines";
  - 2.3. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence spécifiées dans la section A-III/6 du code STCW; et



- 2.4. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des officiers électrotechniciens pour les brevets délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 avec celles spécifiées pour le brevet dans la section A-III/6 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, à bord d'un navire pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive et satisfont à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/6 du code STCW.
5. Nonobstant les prescriptions des points 1 à 4, une personne dûment qualifiée peut être considérée par un État membre comme apte à exercer certaines fonctions spécifiées dans la section A-III/6.

#### *Règle III/7*

#### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de matelot électrotechnicien**

1. Tout matelot électrotechnicien servant à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet approprié.
2. Tout candidat à un brevet doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins;
  - 2.2. avoir accompli un service en mer approuvé durant lequel il doit avoir reçu une formation et une expérience pendant 12 mois au moins; ou
  - 2.3. avoir accompli une formation approuvée, comportant une période approuvée de service en mer de 6 mois au moins; ou
  - 2.4. posséder des qualifications qui correspondent aux compétences techniques décrites dans le tableau A-III/7 du code STCW et avoir accompli une période approuvée de service en mer de 3 mois au moins; et
  - 2.5. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/7 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des matelots électrotechniciens pour les brevets délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 avec celles qui sont spécifiées pour le brevet dans la section A-III/7 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, à bord d'un navire pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive et satisfont à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/7 du code STCW.
5. Nonobstant les prescriptions des points 1 à 4, une personne dûment qualifiée peut être considérée par un État membre comme apte à exercer certaines fonctions spécifiées dans la section A-III/7.

#### CHAPITRE IV

#### **RADIOCOMMUNICATIONS ET OPÉRATEURS DES RADIOCOMMUNICATIONS**

##### *Note explicative*



Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans le règlement des radiocommunications et dans la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée. Les dispositions relatives à l'entretien du matériel radioélectrique sont énoncées dans la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée et dans les directives adoptées par l'Organisation maritime internationale.

#### *Règle IV/1*

##### **Application**

1. Sous réserve du point 2, les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux opérateurs des radiocommunications à bord des navires exploités dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) de la manière prescrite par la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée.
2. Les opérateurs des radiocommunications à bord des navires qui ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions du chapitre IV de la convention SOLAS 74 relatives au SMDSM ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions du présent chapitre. Les opérateurs des radiocommunications à bord de ces navires sont néanmoins tenus de satisfaire au règlement des radiocommunications. Les États membres doivent s'assurer que les brevets appropriés exigés par le règlement des radiocommunications sont délivrés à ces opérateurs ou reconnus en ce qui les concerne.

#### *Règle IV/2*

##### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM**

1. Toute personne chargée d'effectuer des tâches relatives aux radiocommunications à bord d'un navire tenu de participer au SMDSM doit être titulaire d'un brevet approprié ayant trait au SMDSM, délivré ou reconnu par l'État membre conformément aux dispositions du règlement des radiocommunications.
2. En outre, tout candidat à un brevet d'aptitude en vertu de la présente règle appelé à servir à bord d'un navire qui est tenu d'être muni, en vertu de la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée, d'une installation radioélectrique doit:
  - 2.1. avoir 18 ans au moins; et
  - 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-IV/2 du code STCW.

#### CHAPITRE V

##### **FORMATION SPÉCIALE REQUISE POUR LE PERSONNEL DE CERTAINS TYPES DE NAVIRES**

#### *Règle V/1-1*



## **Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers et des matelots des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques**

1. Les officiers et les matelots chargés de tâches et de responsabilités spécifiques concernant la cargaison ou le matériel connexe à bord des pétroliers ou des navires-citernes pour produits chimiques doivent être titulaires d'un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques.
2. Tout candidat à un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques doit avoir reçu une formation de base conformément aux dispositions de la section A-VI/1 du code STCW et doit:
  - 2.1. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un pétrolier ou d'un navire-citerne pour produits chimiques et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-1 du code STCW; ou
  - 2.2. avoir accompli une formation de base approuvée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-1 du code STCW.
3. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne directement responsable du chargement, du déchargement, des précautions à prendre durant le transfert et la manutention des cargaisons, du nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées à la cargaison à bord des pétroliers doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers.
4. Tout candidat au certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers doit:
  - 4.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques; et
  - 4.2. tout en remplissant les conditions requises pour l'obtention du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques, avoir:
    - 4.2.1. accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un pétrolier; ou
    - 4.2.2. reçu une formation approuvée d'une durée d'un mois au moins à bord d'un pétrolier en qualité de surnuméraire, cette formation devant comprendre au moins trois opérations de chargement et trois opérations de déchargement et être attestée dans un registre de formation approuvé, compte tenu des recommandations énoncées dans la section B-V/1 du code STCW; et
  - 4.3. avoir accompli une formation avancée approuvée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/1-1 du code STCW.
5. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne directement responsable du chargement, du déchargement, des précautions à prendre durant le transfert et la manutention des cargaisons, du nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées à la cargaison à bord des navires-citernes pour produits chimiques doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques.
6. Tout candidat à un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques doit:



- 6.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques; et
  - 6.2. tout en remplissant les conditions requises pour l'obtention du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques, avoir:
    - 6.2.1. accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un navire-citerne pour produits chimiques; ou
    - 6.2.2. reçu une formation approuvée d'une durée d'un mois au moins à bord d'un navire-citerne pour produits chimiques en qualité de surnuméraire, cette formation devant comprendre au moins trois opérations de chargement et trois opérations de déchargement et être attestée dans un registre de formation approuvé, compte tenu des recommandations énoncées dans la section B-V/1 du code STCW; et
  - 6.3. avoir accompli une formation avancée approuvée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/1-1 du code STCW.
7. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 2, 4 ou 6, selon le cas, ou à ce qu'un visa soit dûment porté sur un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude existant.

#### *Règle V/1-2*

#### **Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers et des matelots des navires-citernes pour gaz liquéfiés**

1. Les officiers et les matelots chargés de tâches et de responsabilités spécifiques concernant la cargaison ou le matériel connexe à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés doivent être titulaires d'un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés.
2. Tout candidat à un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés doit avoir suivi une formation de base conformément aux dispositions de la section A-VI/1 du code STCW et doit:
  - 2.1. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-2 du code STCW; ou
  - 2.2. avoir accompli une formation de base approuvée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-2 du code STCW.
3. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne directement responsable du chargement, du déchargement, des précautions à prendre durant le transfert et la manutention des cargaisons, du nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées à la cargaison à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés.
4. Tout candidat à un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés doit:
  - 4.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés; et



- 4.2. tout en remplissant les conditions requises pour l'obtention du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés, avoir:
- 4.2.1. accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés; ou
  - 4.2.2. reçu une formation approuvée d'une durée d'un mois au moins à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés en qualité de surnuméraire, cette formation devant comprendre au moins trois opérations de chargement et trois opérations de déchargement et être attestée dans un registre de formation approuvé, compte tenu des recommandations énoncées dans la section B-V/1 du code STCW; et
- 4.3. avoir accompli une formation avancée approuvée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/1-2 du code STCW.
5. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au point 2 ou 4, selon le cas, ou à ce qu'un visa soit dûment porté sur un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude existant.

#### *Règle V/2*

#### **Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers**

1. La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les États membres décident si ces prescriptions doivent s'appliquer au personnel servant à bord de navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux.
2. Avant d'être affectés à des tâches à bord d'un navire à passagers, les gens de mer doivent avoir reçu la formation prescrite aux points 4 à 7 ci-dessous qui correspond à leur capacité, à leurs tâches et à leurs responsabilités.
3. Les gens de mer qui sont tenus d'avoir reçu la formation prescrite aux points 4, 6 et 7 doivent, à des intervalles ne dépassant pas 5 ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des 5 dernières années.
4. Les capitaines, officiers et autre personnel désignés sur le rôle d'appel pour aider les passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent avoir reçu la formation à l'encadrement des passagers spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/2 du code STCW.
5. Le personnel assurant directement un service aux passagers dans des locaux à passagers à bord de navires à passagers doit avoir reçu la formation en matière de sécurité spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/2 du code STCW.
6. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée sur le rôle d'appel pour être responsable de la sécurité des passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent avoir reçu une formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, telle qu'elle est spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/2 du code STCW.
7. Les capitaines, les seconds, les chefs mécaniciens, les seconds mécaniciens et toute personne désignée comme étant directement responsable de l'embarquement et du débarquement des passagers, du chargement, du déchargement ou du saisissage de la cargaison ou de la fermeture des ouvertures de coque à bord des navires rouliers à passagers doivent avoir suivi une formation



approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque, telle qu'elle est spécifiée au paragraphe 4 de la section A-V/2 du code STCW.

8. Les États membres doivent veiller à ce qu'une attestation de la formation reçue soit délivrée à toute personne qui remplit les conditions requises en vertu des dispositions de la présente règle.

**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers**

**1. La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les États membres décident si ces prescriptions doivent s'appliquer au personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux.**

**2. Avant d'être affectés à des tâches à bord, toutes les personnes servant à bord d'un navire à passagers doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 de la section A-VI/1 du code STCW.**

**3. Les capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers doivent suivre la formation et la familiarisation prescrites aux paragraphes 5 à 9 ci-dessous qui correspondent à leur capacité, leurs tâches et leurs responsabilités.**

**4. Les capitaines, officiers, matelots et autre personnel qui sont tenus d'avoir accompli la formation prescrite aux paragraphes 7 à 9 ci-dessous doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années.**

**5. Le personnel servant à bord des navires à passagers doit suivre la formation de familiarisation aux situations d'urgence à bord des navires à passagers qui correspond à sa capacité, ses tâches et ses responsabilités, telle que spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/2 du code STCW.**

**6. Le personnel assurant directement un service aux passagers dans des locaux à passagers à bord de navires à passagers doit suivre la formation en matière de sécurité spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/2 du code STCW.**

**7. Les capitaines, officiers et matelots qualifiés conformément aux chapitres II, III et VII de la présente annexe, et autre personnel désigné sur le rôle d'appel pour aider les passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent suivre la formation en matière d'encadrement des passagers à bord des navires à passagers spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/2 du code STCW.**

**8. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée sur le rôle d'appel comme ayant une responsabilité dans la sécurité des passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent suivre une formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, telle que spécifiée au paragraphe 4 de la section A-V/2 du code STCW.**

**9. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée comme ayant une responsabilité directe dans l'embarquement et le débarquement des passagers, le chargement, le déchargement, ou l'assujettissement de la cargaison ou la fermeture des ouvertures de coque à bord des navires rouliers à passagers doivent suivre une formation approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque, telle que spécifiée au paragraphe 5 de la section A-V/2 du code STCW.**

**10. Les États membres doivent veiller à ce qu'une attestation de la formation reçue soit délivrée à toute personne dont les qualifications satisfont aux conditions requises conformément aux paragraphes 6 à 9 de la présente règle.**



**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autres membres du personnel des navires soumis au recueil IGF**

**1. La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autres membres du personnel servant à bord des navires soumis au recueil IGF. 12.7.2019 L 188/103 Journal officiel de l'Union européenne FR**

**2. Avant d'être affectés à des tâches à bord d'un navire soumis au recueil IGF, les gens de mer doivent avoir reçu la formation prescrite aux paragraphes 4 à 9 ci-dessous qui correspond à leur capacité, leurs tâches et leurs responsabilités.**

**3. Tous les gens de mer qui servent à bord de navires soumis au recueil IGF doivent, avant d'être affectés à des tâches à bord, recevoir la formation de familiarisation voulue, propre au navire et à son matériel, qui est spécifiée à l'article 14, paragraphe 1, point d), de la présente directive.**

**4. Les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité, associées aux précautions à prendre à l'égard des combustibles à bord des navires soumis au recueil IGF, à l'utilisation de ces combustibles et à l'intervention d'urgence les concernant, doivent être titulaires d'un certificat de formation de base au service à bord des navires soumis au recueil IGF.**

**5. Tout candidat à un certificat de formation de base au service à bord des navires soumis au recueil IGF doit avoir suivi la formation de base conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la section A-V/3 du code STCW.**

**6. Les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité associées aux précautions à prendre à l'égard des combustibles à bord des navires soumis au recueil IGF, à l'utilisation de ces combustibles et à l'intervention d'urgence les concernant à bord des navires soumis au recueil IGF qui ont reçu les qualifications et le certificat prévus par les paragraphes 2 et 5 de la règle V/1-2 ou les paragraphes 4 et 5 de la règle V/1-2 applicables aux navires-citernes pour gaz liquéfiés, doivent être considérés comme ayant satisfait aux prescriptions énoncées au paragraphe 1 de la section A-V/3 du code STCW en matière de formation de base au service à bord des navires soumis au recueil IGF.**

**7. Les capitaines, officiers mécaniciens et tous les membres du personnel directement responsables des précautions à prendre à l'égard des combustibles et des circuits de combustible à bord des navires soumis au recueil IGF et de l'utilisation de ces combustibles et circuits de combustible doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée au service à bord des navires soumis au recueil IGF.**

**8. Tout candidat à un certificat de formation avancée au service à bord des navires soumis au recueil IGF doit, tout en étant titulaire du certificat d'aptitude décrit au paragraphe 4:**

**8.1. avoir reçu une formation avancée approuvée pour le service à bord des navires soumis au recueil IGF et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/3 du code STCW; et**

**8.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'au moins un mois durant lequel il a participé à au moins trois opérations de soutage à bord de navires soumis au recueil IGF. Il est possible de remplacer deux des trois opérations de soutage par une formation sur simulateur approuvée en matière d'opérations de soutage dans le cadre de la formation prévue à l'alinéa 8.1 ci-dessus.**



**9. Les capitaines, officiers mécaniciens et toute personne directement responsable des précautions à prendre à l'égard des combustibles à bord des navires soumis au recueil IGF et de l'utilisation de ces combustibles qui ont reçu les qualifications et le certificat prévus par la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/1-2 du code STCW en vue de servir à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés doivent être considérés comme ayant satisfait aux prescriptions énoncées au paragraphe 2 de la section A-V/3 du code STCW relatives à la formation avancée pour les navires soumis au recueil IGF, à condition qu'ils aient également:**

**9.1. satisfait aux prescriptions du paragraphe 6;**

**9.2. satisfait aux prescriptions du paragraphe 8.2 relatives au soudage ou participé à trois opérations liées à la cargaison à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés; et**

**9.3. effectué un service en mer de trois mois au cours des cinq années précédentes à bord de:**

**9.3.1. navires soumis au recueil IGF;**

**9.3.2. navires-citernes transportant comme cargaison des combustibles visés par le recueil IGF; ou**

**9.3.3. navires des gaz ou des combustibles à faible point d'éclair comme carburant.**

**10. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 4 ou 7, selon le cas.**

**11. Les gens de mer titulaires d'un certificat d'aptitude visé au paragraphe 4 ou 7 ci-dessus doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou être tenus de prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années.**

#### ***Règle V/4***

##### **Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines et officiers de pont des navires exploités dans les eaux polaires**

**1. Les capitaines, les seconds et les officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires exploités dans les eaux polaires doivent être titulaires d'un certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires, comme l'exige le recueil sur la navigation polaire.**

**2. Tout candidat à un certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires doit avoir accompli une formation de base approuvée pour les navires exploités dans les eaux polaires et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/4 du code STCW.**

**3. Les capitaines et les seconds des navires exploités dans les eaux polaires doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires, comme l'exige le recueil sur la navigation polaire.**

**4. Tout candidat au certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires doit:**



**4.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires;**

**4.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de deux mois au moins dans le service Pont, à un niveau de direction ou en exécutant des tâches relatives à la tenue du quart au niveau opérationnel, à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un autre service en mer approuvé équivalent; et**

**4.3. avoir suivi une formation avancée approuvée pour navires exploités dans les eaux polaires et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/4 du code STCW.**

**5. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 2 ou 4, selon le cas.**

**6. Jusqu'au 1er juillet 2020, les gens de mer qui ont commencé un service en mer approuvé dans les eaux polaires avant le 1er juillet 2018 doivent être en mesure de prouver qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées au paragraphe 2 en ayant:**

**6.1. accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins trois mois au total au cours des cinq années précédentes; ou**

**6.2. suivi avec succès un cours de formation satisfaisant aux recommandations en matière de formation établies par l'Organisation maritime internationale pour les navires exploités dans les eaux polaires.**

**7. Jusqu'au 1er juillet 2020, les gens de mer qui ont commencé un service en mer approuvé dans les eaux polaires avant le 1er juillet 2018 doivent être en mesure de prouver qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées au paragraphe 4 en ayant:**

**7.1. accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins trois mois au total au cours des cinq années précédentes; ou**

**7.2. suivi avec succès un cours de formation satisfaisant aux recommandations en matière de formation établies par l'Organisation maritime internationale pour les navires exploités dans les eaux polaires et accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins deux mois au total au cours des cinq années précédentes.**

## CHAPITRE VI

### FONCTIONS RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL, À LA SÉCURITÉ, AUX SOINS MÉDICAUX ET À LA SURVIE

#### Règle VI/1



### **Prescriptions minimales obligatoires pour la formation de familiarisation en matière de sécurité et pour la formation et l'enseignement de base pour tous les gens de mer**

1. Les gens de mer doivent être familiarisés et recevoir une formation ou un enseignement de base conformément à la section A-VI/1 du code STCW et doivent satisfaire à la norme de compétence appropriée qui y est spécifiée.
2. Lorsque la formation de base n'est pas comprise dans les qualifications requises pour la délivrance du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi le cours de formation de base.

#### *Règle VI/2*

### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage, des canots de secours et des canots de secours rapides**

1. Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides doit:
  - 1.1. avoir 18 ans au moins;
  - 1.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou avoir suivi un cours de formation approuvé et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 6 mois au moins; et
  - 1.3. satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage et des canots de secours spécifiée aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2 du code STCW.
2. Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides doit:
  - 2.1. être titulaire d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides;
  - 2.2. avoir suivi un cours de formation approuvé; et
  - 2.3. satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides spécifiée aux paragraphes 7 à 10 de la section A-VI/2 du code STCW.

#### *Règle VI/3*

### **Prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux techniques avancées de lutte contre les incendies**

1. Les gens de mer désignés pour diriger les opérations de lutte contre les incendies doivent avoir suivi avec succès une formation avancée aux techniques de lutte contre les incendies qui mette notamment l'accent sur l'organisation, la stratégie et le commandement, conformément aux dispositions des paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 du code STCW, et doivent satisfaire à la norme de compétence qui y est spécifiée.
2. Si la formation aux techniques avancées de lutte contre les incendies n'est pas comprise dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation aux techniques avancées de lutte contre les incendies.



#### *Règle VI/4*

##### **Prescriptions minimales obligatoires en matière de soins médicaux d'urgence et de soins médicaux**

1. Les gens de mer désignés pour dispenser des soins médicaux d'urgence à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux d'urgence aux paragraphes 1, 2 et 3 de la section A-VI/4 du code STCW.
2. Les gens de mer désignés pour assumer la responsabilité des soins médicaux à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux aux paragraphes 4, 5 et 6 de la section A-VI/4 du code STCW.
3. Si la formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux n'est pas comprise dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux.

#### *Règle VI/5*

##### **Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats d'aptitude d'agent de sûreté du navire**

1. Tout candidat au certificat d'aptitude d'agent de sûreté du navire doit:
  - 1.1. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou un service en mer approprié et avoir une connaissance des opérations des navires; et
  - 1.2. satisfaire à la norme de compétence spécifiée aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/5 du code STCW pour la délivrance du certificat d'aptitude d'agent de sûreté du navire.
2. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré à toute personne qui remplit les conditions requises en vertu des dispositions de la présente règle.

#### *Règle VI/6*

##### **Prescriptions minimales obligatoires pour la formation et l'enseignement en matière de sûreté pour tous les gens de mer**

1. Les gens de mer doivent recevoir une formation de familiarisation en matière de sûreté et une formation ou un enseignement en matière de sensibilisation à la sûreté conformément aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/6 du code STCW et doivent satisfaire à la norme de compétence appropriée qui y est spécifiée.
2. Si la sensibilisation à la sûreté n'est pas comprise dans les qualifications requises pour la délivrance du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation de sensibilisation en matière de sûreté.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de formation ou d'enseignement en matière de sûreté qu'il exigeait des gens de mer titulaires ou pouvant attester de qualifications avant l'entrée en vigueur de la présente directive avec celles qui sont spécifiées au paragraphe 4 de la section A-VI/6 du



code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire d'exiger que ces gens de mer actualisent leurs qualifications.

#### **Gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté**

4. Les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée aux paragraphes 6 à 8 de la section A-VI/6 du code STCW.
5. Si la formation à des tâches spécifiques liées à la sûreté n'est pas comprise dans les qualifications requises pour la délivrance du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation aux tâches spécifiques liées à la sûreté.
6. Chaque État membre doit comparer les normes de formation en matière de sûreté qu'il exigeait des gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté et titulaires ou pouvant attester de qualifications avant l'entrée en vigueur de la présente directive avec celles qui sont spécifiées au paragraphe 8 de la section A-VI/6 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire d'exiger que ces gens de mer actualisent leurs qualifications.

## CHAPITRE VII

### AUTRES BREVETS

#### *Règle VII/1*

#### **Délivrance d'autres brevets**

1. Nonobstant les prescriptions relatives à la délivrance des brevets énoncées aux chapitres II et III, les États membres peuvent choisir de délivrer ou d'autoriser que soient délivrés des brevets autres que ceux mentionnés dans les règles de ces chapitres, pourvu que soient réunies les conditions suivantes:
  - 1.1. les fonctions et les niveaux de responsabilité correspondants qui sont mentionnés sur les brevets ou les visas doivent être choisis parmi ceux qui sont indiqués dans les sections A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5, et A-IV/2 du code STCW et doivent être identiques;
  - 1.2. les candidats doivent avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence prescrites dans les sections pertinentes du code STCW et énoncées dans la section A-VII/1 dudit code pour les fonctions et les niveaux mentionnés sur les brevets et les visas;
  - 1.3. les candidats doivent avoir accompli un service en mer approuvé et approprié pour l'exécution des fonctions et pour les niveaux mentionnés sur le brevet. La durée minimale du service en mer doit être équivalente à la durée du service en mer prescrite aux chapitres II et III. Toutefois, la durée minimale du service en mer ne doit pas être inférieure à celle prescrite dans la section A-VII/2 du code STCW;
  - 1.4. les candidats à un brevet qui sont appelés à exercer la fonction de navigation au niveau opérationnel doivent satisfaire aux prescriptions applicables du chapitre IV, selon le cas, pour exercer des tâches relatives aux radiocommunications conformément au règlement des radiocommunications;
  - 1.5. les brevets sont délivrés conformément aux prescriptions de l'article 5 de la présente directive et aux dispositions énoncées au chapitre VII du code STCW.



2. Il ne doit pas être délivré de brevets en vertu du présent chapitre sans que l'État membre ait communiqué à la Commission les informations prescrites par la convention STCW.

#### *Règle VII/2*

#### **Délivrance des brevets aux gens de mer**

Tous les gens de mers qui exercent une fonction ou un groupe de fonctions spécifiées dans les tableaux A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 ou A-II/5 du chapitre II ou dans les tableaux A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 ou A-III/5 du chapitre III ou A-IV/2 du chapitre IV du code STCW doivent être titulaires d'un brevet d'aptitude ou d'un certificat d'aptitude, selon le cas.

#### *Règle VII/3*

#### **Principes régissant la délivrance d'autres brevets**

1. Tout État membre qui choisit de délivrer ou d'autoriser la délivrance d'autres brevets doit veiller à ce que les principes suivants soient observés:
  - 1.1. un système de délivrance d'autres brevets ne doit être mis en oeuvre que s'il assure un degré de sécurité en mer et a des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, équivalant au moins à ceux qui sont assurés par les autres chapitres; et
  - 1.2. toute disposition prise pour la délivrance d'autres brevets en vertu du présent chapitre doit prévoir l'interchangeabilité de ces brevets et de ceux délivrés en vertu des autres chapitres.
2. Le principe d'interchangeabilité visé au point 1 doit garantir que:
  - 2.1. les gens de mer brevetés en vertu des chapitres II et/ou III et les gens de mer brevetés en vertu du chapitre VII peuvent servir à bord de navires dont l'organisation de bord est soit de type classique, soit d'un autre type; et
  - 2.2. les gens de mer ne sont pas formés pour une organisation de bord particulière d'une façon qui porte atteinte à l'exercice de leurs aptitudes ailleurs.
3. Pour la délivrance de tout brevet en vertu des dispositions du présent chapitre, il convient de tenir compte des principes suivants:
  - 3.1. la délivrance d'autres brevets ne doit pas être utilisée en soi pour:
    - 3.1.1. réduire le nombre des membres de l'équipage à bord;
    - 3.1.2. abaisser l'intégrité de la profession ou dévaloriser les compétences professionnelles des gens de mer; ou
    - 3.1.3. justifier l'attribution des tâches combinées des officiers chargés du quart à la machine et à la passerelle à un seul et même titulaire de brevet pendant un quart déterminé, quel qu'il soit; et
  - 3.2. la personne qui a le commandement du navire doit être désignée comme étant le capitaine; la mise en oeuvre d'un système de délivrance d'autres brevets ne doit pas porter atteinte à la position et à l'autorité légales du capitaine et des autres personnes.
4. Les principes énoncés aux points 1 et 2 doivent garantir le maintien de la compétence des officiers du service "pont" et du service "machines"



## ANNEXE II

### **CRITERES POUR LA RECONNAISSANCE DES PAYS TIERS QUI ONT DELIVRE UN BREVET OU SOUS L'AUTORITE DESQUELS A ETE DELIVRE UN BREVET, VISES A L'ARTICLE 17, PARAGRAPHE 3, POINT a)**

1. Le pays tiers doit être partie à la convention STCW.
2. Le pays tiers doit avoir été identifié par le comité de sécurité maritime de l'Organisation Maritime Internationale comme ayant démontré qu'il a donné pleinement et entièrement effet aux dispositions de la convention STCW.
3. La Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et avec la participation éventuelle de tout État membre concerné, a confirmé, par une évaluation de cette partie pouvant comprendre l'inspection des installations et des procédures, que les prescriptions de la convention STCW relatives aux normes de compétence, de formation et de délivrance des brevets et aux normes de qualité sont pleinement respectées.
4. Un accord est en cours de conclusion entre l'État membre de la Communauté européenne et le pays tiers concerné, selon lequel tout changement notable dans le régime de formation et de brevet prévu conformément à la convention STCW est rapidement notifié.
5. L'État membre de la Communauté européenne a arrêté les mesures propres à faire en sorte que les gens de mer qui présentent, en vue d'une reconnaissance, des brevets pour des fonctions de direction possèdent une connaissance appropriée de la législation maritime de l'État membre relative aux fonctions qu'ils sont autorisés à exercer.
6. Si un État membre de la Communauté européenne souhaite compléter l'évaluation de la conformité d'un pays tiers en évaluant certains établissements de formation maritime, il procède conformément aux dispositions de la section A-I/6 du code STCW.



### ANNEXE III

#### TYPE D'INFORMATIONS À COMMUNIQUER À LA COMMISSION À DES FINS STATISTIQUES

1. Dans les cas où il est fait référence à la présente annexe, il convient de fournir les informations ci-après spécifiées au paragraphe 9 de la section A-I/2 du code STCW pour tous les brevets d'aptitude ou visas attestant la délivrance des brevets d'aptitude, tous les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés par d'autres pays et dans les cas marqués d'un astérisque (\*), de rendre anonymes lesdites informations, conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3.

#### Brevets d'aptitude (BA)/Visas attestant la délivrance (VAD) d'un BA:

- numéro d'identification unique du marin, s'il est disponible (\*),
- nom du marin (\*),
- date de naissance du marin,
- nationalité du marin,
- sexe du marin,
- numéro visé du BA (\*),
- numéro du VAD (\*),
- capacité(s),
- date de délivrance ou date de la dernière revalidation du document,
- date d'expiration,
- état du brevet,
- restrictions.

#### Visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés par d'autres pays (VAR):

- numéro d'identification unique du marin, s'il est disponible (\*),
- nom du marin (\*),
- date de naissance du marin,
- nationalité du marin,
- sexe du marin,
- pays délivrant le BA d'origine,
- numéro du BA d'origine (\*),
- numéro du VAR (\*),
- capacité(s),
- date de délivrance ou date de la dernière revalidation du document,
- date d'expiration,
- état du visa,
- restrictions.



2. Les États membres peuvent fournir, à titre volontaire, des informations figurant sur les certificats d'aptitude (CA) délivrés aux matelots conformément aux chapitres II, III et VII de l'annexe de la convention STCW, par exemple:

- numéro d'identification unique du marin, s'il est disponible (\*),
- nom du marin (\*),
- date de naissance du marin,
- nationalité du marin,
- sexe du marin,
- numéro du CA (\*),
- capacité(s),
- date de délivrance ou date de la dernière revalidation du document,
- date d'expiration,
- état du CA.

**DIRECTIVE (UE) 2019/1159 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 20 juin 2019****modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer et abrogeant la directive 2005/45/CE concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de maintenir un niveau élevé de sécurité maritime et de prévention de la pollution marine, et de viser à le relever, il est essentiel de maintenir, voire d'améliorer le niveau des connaissances et des compétences des gens de mer de l'Union en améliorant la formation maritime et la délivrance des titres en conformité avec les règles internationales et les avancées technologiques, ainsi que de prendre de nouvelles mesures pour renforcer la base de compétences maritimes européennes.
- (2) La formation des gens de mer et la délivrance de titres à ces derniers sont régies, au niveau international, par la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de l'Organisation maritime internationale (OMI), dans sa version modifiée (ci-après dénommée «convention STCW»), qui a fait l'objet d'une révision majeure en 2010. Des modifications de la convention STCW ont été adoptées en 2015 en ce qui concerne les exigences de formation et de qualification des gens de mer servant à bord de navires soumis au recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (ci-après dénommé «recueil IGF»). En 2016 ont été adoptées des modifications de la convention STCW en ce qui concerne la formation et la qualification des gens de mer servant à bord des navires à passagers et des navires exploités dans les eaux polaires.
- (3) La directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> intègre la convention STCW dans le droit de l'Union. Tous les États membres étant parties à la convention STCW, l'harmonisation avec la convention STCW de la réglementation de l'Union en matière de formation des gens de mer et de délivrance de titres à ces derniers permettra une mise en œuvre cohérente de leurs engagements internationaux. Par conséquent, il convient de modifier plusieurs dispositions de la directive 2008/106/CE afin de tenir compte des dernières modifications apportées à la convention STCW en matière de formation et de qualification des gens de mer travaillant à bord des navires relevant du recueil IGF, des navires à passagers et des navires exploités dans les eaux polaires.
- (4) Le code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, tel qu'adopté par la résolution 2 de la conférence STCW des parties de 1995, dans sa version actualisée (ci-après dénommé «code STCW»), contient déjà des recommandations sur la prévention de la fatigue (section B-VIII/1) ainsi que sur l'aptitude au service (section A-VIII/1). Dans un souci de sécurité, il est impératif de faire respecter les exigences de l'article 15 de la directive 2008/106/CE, qui doivent être remplies sans exception, et de tenir dûment compte desdites recommandations.

<sup>(1)</sup> JO C 110 du 22.3.2019, p. 125.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 4 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 6 juin 2019.

<sup>(3)</sup> Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33).

- (5) L'un des objectifs de la composante maritime de la politique commune des transports est de faciliter la circulation des gens de mer au sein de l'Union. Cette circulation contribue, entre autres, à rendre le secteur du transport maritime de l'Union attrayant pour les générations futures, évitant ainsi une situation dans laquelle le pôle européen d'activité maritime serait confronté à une pénurie de personnel compétent possédant un éventail approprié d'aptitudes et de compétences. La reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres est essentielle pour faciliter la libre circulation des gens de mer. Eu égard au droit à une bonne administration, les décisions des États membres concernant l'acceptation des certificats d'aptitude délivrés aux gens de mer par d'autres États membres aux fins de la délivrance de brevets d'aptitude nationaux devraient être fondées sur des motifs qui peuvent être vérifiés par les gens de mer concernés.
- (6) La directive 2008/106/CE prévoit également un système centralisé pour la reconnaissance des titres des gens de mer délivrés par des pays tiers. L'évaluation effectuée dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) a montré que l'introduction du système centralisé a permis aux États membres de réaliser des économies de coûts significatives. Toutefois, l'évaluation a également montré qu'en ce qui concerne certains des pays tiers reconnus, seul un nombre très limité de visas attestant la reconnaissance de titres ont été délivrés par les États membres pour les brevets d'aptitude ou certificats d'aptitude délivrés par ces pays tiers. C'est pourquoi, afin d'utiliser plus efficacement les ressources humaines et financières disponibles, la procédure de reconnaissance des pays tiers devrait reposer sur une analyse de la nécessité de cette reconnaissance, comprenant notamment une indication du nombre estimé de capitaines, d'officiers et d'opérateur des radiocommunications originaires de ces pays qui sont susceptibles de travailler à bord de navires battant pavillon d'États membres. Cette analyse devrait être soumise pour examen au Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS).
- (7) Compte tenu de l'expérience acquise dans l'application de la procédure de reconnaissance des pays tiers, l'évaluation REFIT a montré que le délai de dix-huit mois actuellement en vigueur ne tient pas compte de la complexité de la procédure, qui comprend une inspection sur le terrain effectuée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime. Les formalités diplomatiques nécessaires pour planifier et effectuer une telle inspection nécessitent davantage de temps. En outre, le délai de dix-huit mois est insuffisant lorsque le pays tiers doit mettre en œuvre des mesures correctives et procéder à des changements juridiques dans son système afin de se conformer aux prescriptions de la convention STCW. C'est pourquoi le délai pour l'adoption d'une décision de la Commission devrait être porté de dix-huit à vingt-quatre mois et, lorsque des mesures correctives importantes, notamment des modifications de dispositions légales, doivent être mises en œuvre par le pays tiers, le délai devrait être encore étendu à trente-six mois. Par ailleurs, la possibilité, pour l'État membre demandeur, de reconnaître à titre provisoire le système de formation des gens de mer, de délivrance des titres et de veille du pays tiers devrait être maintenue afin de conserver la souplesse de la procédure de reconnaissance.
- (8) Afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent et afin de limiter les distorsions de concurrence sur le marché intérieur, il convient de déterminer si ces pays tiers ont ratifié la convention du travail maritime de 2006, dans la perspective de leur reconnaissance future.
- (9) Afin d'accroître encore l'efficacité du mécanisme centralisé de reconnaissance des pays tiers, la réévaluation des pays tiers dont est originaire un faible nombre de gens de mer employés dans les navires battant pavillon d'États membres devrait être réalisée selon une périodicité moins élevée, qui devrait être portée à dix ans. Toutefois, la prolongation du délai pour la réévaluation du système de ces pays tiers devrait être combinée avec des critères de priorité tenant compte des préoccupations en matière de sécurité et préserver un équilibre entre le besoin d'efficacité et un mécanisme de sauvegarde efficace en cas de détérioration de la qualité de la formation des gens de mer dans les pays tiers en question.
- (10) Les informations sur les gens de mer originaires de pays tiers sont maintenant disponibles au niveau de l'Union grâce à la communication, par les États membres, des informations pertinentes figurant dans leurs registres nationaux concernant les titres et visas délivrés. Ces informations devraient être utilisées à des fins statistiques et d'élaboration de politiques, en particulier dans le but d'améliorer l'efficacité du système centralisé de reconnaissance des pays tiers. Sur la base des informations communiquées par les États membres, la reconnaissance des pays tiers qui n'ont pas fourni de gens de mer à des navires battant pavillon d'États membres pendant une période d'au moins huit ans devrait faire l'objet d'un réexamen. Le processus de réexamen devrait prévoir la possibilité de maintenir ou de retirer la reconnaissance du pays tiers concerné. En outre, les informations communiquées par les États membres devraient également être utilisées pour établir des priorités concernant la réévaluation des pays tiers reconnus.

- (11) Afin de tenir compte des évolutions au niveau international et d'assurer en temps utile l'adaptation des règles de l'Union à ces évolutions, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'intégration des modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW par une mise à jour des exigences techniques en matière de formation des gens de mer et de délivrance de titres à ces derniers et en alignant toutes les dispositions pertinentes de la directive 2008/106/CE en ce qui concerne les titres électroniques pour les gens de mer. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»<sup>(4)</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à l'élaboration des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (12) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive concernant la reconnaissance des pays tiers, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>(5)</sup>.
- (13) Les dispositions relatives à la reconnaissance des qualifications professionnelles figurant dans la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>(6)</sup> ne s'appliquent pas en ce qui concerne la reconnaissance des titres des gens de mer relevant de la directive 2008/106/CE. La directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>(7)</sup> régit la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres. Cependant, les définitions des brevets des gens de mer figurant dans la directive 2005/45/CE sont devenues obsolètes suite aux modifications apportées en 2010 à la convention STCW. Dès lors, il convient de modifier le régime de reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres afin de tenir compte des modifications des règles internationales et des nouvelles définitions des titres des gens de mer figurant dans la directive 2008/106/CE. Par ailleurs, les certificats médicaux délivrés aux gens de mer sous l'autorité des États membres devraient également être pris en compte dans le mécanisme de reconnaissance mutuelle. Afin d'éviter toute ambiguïté et tout risque d'incohérence entre les directives 2005/45/CE et 2008/106/CE, il convient que la reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer soit régie uniquement par la directive 2008/106/CE. En outre, afin de réduire la charge administrative des États membres, il convient de mettre en place un système électronique des qualifications présentées par les gens de mer une fois que les modifications correspondantes de la convention STCW auront été adoptées.
- (14) La numérisation des données s'inscrit naturellement dans le cadre des avancées technologiques en ce qui concerne la collecte et la communication des données afin de contribuer à réduire les coûts et à faire une utilisation efficace des ressources humaines. La Commission devrait envisager des mesures pour améliorer l'efficacité du contrôle par l'État du port, y compris, entre autres, une évaluation de la faisabilité et de la valeur ajoutée de la mise en place et de la gestion d'une base de données centrale de titres des gens de mer, qui serait liée à la base de données des inspections visée à l'article 24 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>(8)</sup>, à laquelle tous les États membres seront reliés. Cette base de données centrale devrait contenir toutes les informations énoncées à l'annexe V de la directive 2008/106/CE sur les brevets d'aptitude et les visas attestant la reconnaissance des certificats d'aptitude délivrés conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de la convention STCW.
- (15) Il convient d'appuyer l'enseignement et la formation des gens de mer européens en tant que capitaines et officiers par des échanges d'étudiants entre les établissements d'enseignement et de formation maritimes dans l'ensemble de l'Union. Afin de cultiver et de développer les compétences et qualifications des gens de mer sous pavillon européen, un échange de bonnes pratiques entre États membres est nécessaire. Il convient par ailleurs d'exploiter pleinement les opportunités qu'offre le programme Erasmus+ pour l'enseignement et la formation des gens de mer.

<sup>(4)</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

<sup>(5)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

<sup>(6)</sup> Directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles (JO L 255 du 30.9.2005, p. 22).

<sup>(7)</sup> Directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE (JO L 255 du 30.9.2005, p. 160).

<sup>(8)</sup> Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

- (16) La Commission devrait nouer un dialogue avec les partenaires sociaux et les États membres pour développer des initiatives en matière de formation maritime qui complèteraient le niveau minimal de formation des gens de mer ayant fait l'objet d'un accord au niveau international et qui pourraient être mutuellement reconnues par les États membres en tant que diplômes d'excellence maritime européens. Ces initiatives devraient s'appuyer sur les recommandations des projets pilotes en cours ainsi que sur les stratégies établies dans le plan de coopération sectorielle de la Commission en matière de compétences, et être développées conformément à ces recommandations et stratégies.
- (17) Afin de renforcer la clarté et la cohérence juridiques, il y a lieu d'abroger la directive 2005/45/CE.
- (18) Il convient de modifier la directive 2008/106/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Modifications de la directive 2008/106/CE**

La directive 2008/106/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 1<sup>er</sup>, les points suivants sont ajoutés:

- «43) "État membre d'accueil": tout État membre dans lequel les gens de mer demandent l'acceptation ou la reconnaissance de leurs brevets d'aptitude, certificats d'aptitude ou attestations;
- 44) "recueil IGF": le recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 II-1/2.29;
- 45) "recueil sur la navigation polaire": le recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, tel qu'il est défini dans la règle SOLAS 74 XIV/1.1;
- 46) "eaux polaires": les eaux de l'Arctique et/ou de l'Antarctique, telles qu'elles sont définies dans les règles SOLAS 74 XIV/1.2 à XIV/1.4.».

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe unique, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

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

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«2. L'article 5 *ter* s'applique aux gens de mer titulaires d'un titre délivré par un État membre, indépendamment de leur nationalité.».

3) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 10 est remplacé par le texte suivant:

«10. Sous réserve de l'article 19, paragraphe 7, l'original de tout titre prescrit par la présente directive se trouve à bord du navire sur lequel sert le titulaire, sous format papier ou électronique, dont l'authenticité et la validité peuvent être vérifiées dans le cadre de la procédure prévue au paragraphe 12, point b), du présent article.»;

b) le paragraphe 13 est remplacé par le texte suivant:

«13. Lorsque des modifications pertinentes de la convention STCW et de la partie A du code STCW en ce qui concerne les titres électroniques des gens de mer entrent en vigueur, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 27 *bis* pour modifier la présente directive en alignant toutes les dispositions concernées sur ces modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW, afin de numériser les titres et visas des gens de mer.».

4) L'article 5 bis est remplacé par le texte suivant:

«Article 5 bis

#### **Informations adressées à la Commission**

Aux fins de l'application de l'article 20, paragraphe 8, et de l'article 21, paragraphe 2, et aux seules fins de leur utilisation par les États membres et la Commission dans l'élaboration des politiques et à des fins statistiques, les États membres transmettent à la Commission, sur une base annuelle, les informations énumérées à l'annexe V de la présente directive concernant les brevets d'aptitude et les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude. Ils peuvent également fournir, à titre volontaire, les informations figurant sur les certificats d'aptitude délivrés aux matelots conformément aux chapitres II, III et VII de l'annexe de la convention STCW, telles que les informations indiquées à l'annexe V de la présente directive.»

5) L'article suivant est inséré:

«Article 5 ter

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

1. Chaque État membre accepte les certificats d'aptitude et les pièces justificatives délivrés par un autre État membre, ou sous son autorité, sous format papier ou électronique, aux fins d'autoriser des gens de mer à servir à bord de navires battant son pavillon.

2. Chaque État membre reconnaît les brevets d'aptitude délivrés par un autre État membre ou les certificats d'aptitude délivrés par un autre État membre aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I de la présente directive en visant ces titres pour en attester la reconnaissance. Le visa attestant la reconnaissance est limité aux capacités, fonctions et niveaux d'aptitude spécifiés sur le document visé. Le visa n'est délivré que si toutes les prescriptions de la convention STCW ont été respectées, conformément à la règle 1/2, paragraphe 7, de la convention STCW. Le modèle de visa utilisé est conforme à la section A-1/2, paragraphe 3, du code STCW.

3. Chaque État membre accepte, aux fins de permettre aux gens de mer de servir à bord de navires battant son pavillon, les certificats médicaux délivrés sous l'autorité d'un autre État membre conformément à l'article 11.

4. Les États membres d'accueil veillent à ce que les décisions visées aux paragraphes 1, 2 et 3 soient prises dans un délai raisonnable. En outre, les États membres d'accueil garantissent aux gens de mer des voies de recours contre tout refus de viser ou d'accepter un titre valide ou contre l'absence de réponse, conformément à la législation et aux procédures nationales, et veillent à ce que les gens de mer reçoivent des conseils et une assistance appropriés concernant ces recours, conformément à la législation et aux procédures nationales.

5. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, les autorités compétentes d'un État membre d'accueil peuvent imposer d'autres restrictions aux capacités, fonctions et niveaux de compétence ou d'aptitude pour les voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont visés à l'article 7, ou exiger d'autres titres délivrés conformément à la règle VII/1 de l'annexe I.

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

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

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

6) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

a) de satisfaire aux normes d'aptitude physique prescrites par l'article 11; et

b) de prouver le maintien de sa compétence professionnelle conformément à la section A-I/11 du code STCW.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

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

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

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

d) le paragraphe suivant est inséré:

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

7) À l'article 19, les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

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

À la suite de l'introduction d'une telle demande par un État membre, la Commission traite sans retard ladite demande et prend une décision, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2, sur l'ouverture de l'évaluation du système de formation et de délivrance de titres dans le pays tiers dans un délai raisonnable et en tenant dûment compte du délai fixé au paragraphe 3 du présent article.

Lorsqu'une décision favorable à l'ouverture de l'évaluation a été adoptée, la Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et avec la participation éventuelle de l'État membre qui soumet la demande, ainsi que de tout autre État membre intéressé, recueille les informations visées à l'annexe II de la présente directive et évalue les systèmes de formation et de délivrance de titres du pays tiers pour lequel la demande de reconnaissance a été introduite, afin de vérifier que le pays concerné satisfait à toutes les exigences de la convention STCW, et que les mesures appropriées pour prévenir la fraude en matière de titres ont été prises, et vérifie si le pays concerné a ratifié la convention du travail maritime de 2006.

3. Lorsque, à l'issue de l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, la Commission conclut qu'il est satisfait à l'ensemble de ces exigences, elle adopte des actes d'exécution reprenant sa décision de reconnaissance d'un pays tiers. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de l'introduction, par un État membre, de la demande visée au paragraphe 2 du présent article.

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

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

8) À l'article 20, le paragraphe suivant est ajouté:

«8. Dans le cas où aucun visa attestant la reconnaissance n'est émis par un État membre pour des brevets d'aptitude ou des certificats d'aptitude visés à l'article 19, paragraphe 1, délivrés par un pays tiers au cours d'une période de plus de huit ans, la reconnaissance des titres de ce pays fait l'objet d'un réexamen. La Commission adopte des actes d'exécution reprenant sa décision faisant suite à ce réexamen. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2, après information des États membres ainsi que du pays tiers concerné au moins six mois à l'avance.».

9) À l'article 21, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les pays tiers qui ont été reconnus conformément à la procédure visée à l'article 19, paragraphe 3, premier alinéa, y compris ceux mentionnés à l'article 19, paragraphe 6, font l'objet d'une réévaluation régulière, et au plus tard dix ans après la dernière évaluation, par la Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, afin de vérifier si le pays concerné respecte tous les critères énoncés à l'annexe II et si les mesures appropriées pour prévenir la fraude en matière de délivrance de titres ont été prises.

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

- a) les données fournies par le contrôle par l'État du port effectué conformément à l'article 23;
- b) le nombre de visas attestant la reconnaissance de brevet d'aptitude, ou de certificats d'aptitude délivrés conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de la convention STCW, délivrés par le pays tiers;
- c) le nombre d'établissements d'enseignement et de formation maritimes agréés par le pays tiers;
- d) le nombre de programmes de formation et de perfectionnement professionnels des gens de mer approuvés par le pays tiers;
- e) la date de la dernière évaluation du pays tiers effectuée par la Commission et le nombre de carences dans les processus essentiels relevés lors de cette évaluation;
- f) toute modification significative du système de formation maritime et de délivrance des titres du pays tiers;
- g) le nombre total de gens de mer auxquels le pays tiers a délivré un titre et servant à bord de navires battant pavillon d'un État membre, ainsi que leur niveau de formation et de qualification;
- h) si elles sont disponibles, les informations concernant les normes d'éducation et de formation dans le pays tiers fournies par les autorités concernées ou d'autres parties prenantes.

En cas de non-conformité d'un pays tiers avec les prescriptions de la convention STCW conformément à l'article 20 de la présente directive, la réévaluation de ce pays tiers est prioritaire par rapport aux autres pays tiers.».

10) À l'article 25 bis, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres communiquent à la Commission les informations visées à l'annexe V aux fins de l'article 20, paragraphe 8, et de l'article 21, paragraphe 2, et de leur utilisation par les États membres et la Commission dans l'élaboration des politiques.».

11) L'article 26 est remplacé par le texte suivant:

«Article 26

### **Rapport d'évaluation**

Au plus tard le 2 août 2024, la Commission communique au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation comprenant des propositions de mesures de suivi à prendre à la lumière de ladite évaluation. Dans ce rapport d'évaluation, la Commission analyse l'application du régime de reconnaissance mutuelle des titres des gens de mer délivrés par les États membres ainsi que toute évolution de la situation en ce qui concerne les titres électroniques pour les gens de mer au niveau international. La Commission évalue en outre toute évolution de la situation en ce qui concerne une prise en compte ultérieure du diplôme d'excellence maritime européen, selon les recommandations formulées par les partenaires sociaux.»

12) L'article 27 est remplacé par le texte suivant:

«Article 27

### **Modification**

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 27 *bis* afin de modifier l'annexe I de la présente directive et les dispositions connexes de la présente directive en vue d'harmoniser ladite annexe et lesdites dispositions avec les modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 27 *bis* afin de modifier l'annexe V de la présente directive en ce qui concerne le contenu et les détails spécifiques et pertinents des informations qui doivent être transmises par les États membres, pour autant que ces actes se limitent à tenir compte des modifications de la convention STCW et de la partie A du code STCW et respectent les garanties relatives à la protection des données. Ces actes délégués ne doivent pas modifier les dispositions relatives à l'anonymisation des données figurant à l'article 25 *bis*, paragraphe 3.»

13) L'article 27 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«Article 27 *bis*

### **Exercice de la délégation**

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

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 13, et à l'article 27 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> août 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 13, et à l'article 27 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

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

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

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 13, et de l'article 27 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

14) L'annexe I de la directive 2008/106/CE est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive.

*Article 2***Abrogation**

La directive 2005/45/CE est abrogée.

*Article 3***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 2 août 2021. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 4***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 5***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 20 juin 2019.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*Le président*

G. CIAMBA

## ANNEXE

À l'annexe I de la directive 2008/106/CE, le chapitre V est modifié comme suit:

1) La règle V/2 est remplacée par le texte suivant:

«Règle V/2

**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers**

1. La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les États membres décident si ces prescriptions doivent s'appliquer au personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux.
2. Avant d'être affectés à des tâches à bord, toutes les personnes servant à bord d'un navire à passagers doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 de la section A-VI/1 du code STCW.
3. Les capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers doivent suivre la formation et la familiarisation prescrites aux paragraphes 5 à 9 ci-dessous qui correspondent à leur capacité, leurs tâches et leurs responsabilités.
4. Les capitaines, officiers, matelots et autre personnel qui sont tenus d'avoir accompli la formation prescrite aux paragraphes 7 à 9 ci-dessous doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années.
5. Le personnel servant à bord des navires à passagers doit suivre la formation de familiarisation aux situations d'urgence à bord des navires à passagers qui correspond à sa capacité, ses tâches et ses responsabilités, telle que spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/2 du code STCW.
6. Le personnel assurant directement un service aux passagers dans des locaux à passagers à bord de navires à passagers doit suivre la formation en matière de sécurité spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/2 du code STCW.
7. Les capitaines, officiers et matelots qualifiés conformément aux chapitres II, III et VII de la présente annexe, et autre personnel désigné sur le rôle d'appel pour aider les passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent suivre la formation en matière d'encadrement des passagers à bord des navires à passagers spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/2 du code STCW.
8. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée sur le rôle d'appel comme ayant une responsabilité dans la sécurité des passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent suivre une formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, telle que spécifiée au paragraphe 4 de la section A-V/2 du code STCW.
9. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée comme ayant une responsabilité directe dans l'embarquement et le débarquement des passagers, le chargement, le déchargement, ou l'assujettissement de la cargaison ou la fermeture des ouvertures de coque à bord des navires rouliers à passagers doivent suivre une formation approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque, telle que spécifiée au paragraphe 5 de la section A-V/2 du code STCW.
10. Les États membres doivent veiller à ce qu'une attestation de la formation reçue soit délivrée à toute personne dont les qualifications satisfont aux conditions requises conformément aux paragraphes 6 à 9 de la présente règle.».

2) Les règles suivantes sont ajoutées:

«Règle V/3

**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autres membres du personnel des navires soumis au recueil IGF**

1. La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autres membres du personnel servant à bord des navires soumis au recueil IGF.

2. Avant d'être affectés à des tâches à bord d'un navire soumis au recueil IGF, les gens de mer doivent avoir reçu la formation prescrite aux paragraphes 4 à 9 ci-dessous qui correspond à leur capacité, leurs tâches et leurs responsabilités.
3. Tous les gens de mer qui servent à bord de navires soumis au recueil IGF doivent, avant d'être affectés à des tâches à bord, recevoir la formation de familiarisation voulue, propre au navire et à son matériel, qui est spécifiée à l'article 14, paragraphe 1, point d), de la présente directive.
4. Les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité, associées aux précautions à prendre à l'égard des combustibles à bord des navires soumis au recueil IGF, à l'utilisation de ces combustibles et à l'intervention d'urgence les concernant, doivent être titulaires d'un certificat de formation de base au service à bord des navires soumis au recueil IGF.
5. Tout candidat à un certificat de formation de base au service à bord des navires soumis au recueil IGF doit avoir suivi la formation de base conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la section A-V/3 du code STCW.
6. Les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité associées aux précautions à prendre à l'égard des combustibles à bord des navires soumis au recueil IGF, à l'utilisation de ces combustibles et à l'intervention d'urgence les concernant à bord des navires soumis au recueil IGF qui ont reçu les qualifications et le certificat prévus par les paragraphes 2 et 5 de la règle V/1-2 ou les paragraphes 4 et 5 de la règle V/1-2 applicables aux navires-citernes pour gaz liquéfiés, doivent être considérés comme ayant satisfait aux prescriptions énoncées au paragraphe 1 de la section A-V/3 du code STCW en matière de formation de base au service à bord des navires soumis au recueil IGF.
7. Les capitaines, officiers mécaniciens et tous les membres du personnel directement responsables des précautions à prendre à l'égard des combustibles et des circuits de combustible à bord des navires soumis au recueil IGF et de l'utilisation de ces combustibles et circuits de combustible doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée au service à bord des navires soumis au recueil IGF.
8. Tout candidat à un certificat de formation avancée au service à bord des navires soumis au recueil IGF doit, tout en étant titulaire du certificat d'aptitude décrit au paragraphe 4:
  - 8.1. avoir reçu une formation avancée approuvée pour le service à bord des navires soumis au recueil IGF et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/3 du code STCW; et
  - 8.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'au moins un mois durant lequel il a participé à au moins trois opérations de soutage à bord de navires soumis au recueil IGF. Il est possible de remplacer deux des trois opérations de soutage par une formation sur simulateur approuvée en matière d'opérations de soutage dans le cadre de la formation prévue à l'alinéa 8.1 ci-dessus.
9. Les capitaines, officiers mécaniciens et toute personne directement responsable des précautions à prendre à l'égard des combustibles à bord des navires soumis au recueil IGF et de l'utilisation de ces combustibles qui ont reçu les qualifications et le certificat prévus par la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/1-2 du code STCW en vue de servir à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés doivent être considérés comme ayant satisfait aux prescriptions énoncées au paragraphe 2 de la section A-V/3 du code STCW relatives à la formation avancée pour les navires soumis au recueil IGF, à condition qu'ils aient également:
  - 9.1. satisfait aux prescriptions du paragraphe 6;
  - 9.2. satisfait aux prescriptions du paragraphe 8.2 relatives au soutage ou participé à trois opérations liées à la cargaison à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés; et
  - 9.3. effectué un service en mer de trois mois au cours des cinq années précédentes à bord de:
    - 9.3.1. navires soumis au recueil IGF;
    - 9.3.2. navires-citernes transportant comme cargaison des combustibles visés par le recueil IGF; ou
    - 9.3.3. navires des gaz ou des combustibles à faible point d'éclair comme carburant.
10. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 4 ou 7, selon le cas.
11. Les gens de mer titulaires d'un certificat d'aptitude visé au paragraphe 4 ou 7 ci-dessus doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou être tenus de prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années.

## Règle V/4

**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines et officiers de pont des navires exploités dans les eaux polaires**

1. Les capitaines, les seconds et les officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires exploités dans les eaux polaires doivent être titulaires d'un certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires, comme l'exige le recueil sur la navigation polaire.
2. Tout candidat à un certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires doit avoir accompli une formation de base approuvée pour les navires exploités dans les eaux polaires et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/4 du code STCW.
3. Les capitaines et les seconds des navires exploités dans les eaux polaires doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires, comme l'exige le recueil sur la navigation polaire.
4. Tout candidat au certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires doit:
  - 4.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires;
  - 4.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de deux mois au moins dans le service Pont, à un niveau de direction ou en exécutant des tâches relatives à la tenue du quart au niveau opérationnel, à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un autre service en mer approuvé équivalent; et
  - 4.3. avoir suivi une formation avancée approuvée pour navires exploités dans les eaux polaires et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/4 du code STCW.
5. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 2 ou 4, selon le cas.
6. Jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2020, les gens de mer qui ont commencé un service en mer approuvé dans les eaux polaires avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018 doivent être en mesure de prouver qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées au paragraphe 2 en ayant:
  - 6.1. accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins trois mois au total au cours des cinq années précédentes; ou
  - 6.2. suivi avec succès un cours de formation satisfaisant aux recommandations en matière de formation établies par l'Organisation maritime internationale pour les navires exploités dans les eaux polaires.
7. Jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2020, les gens de mer qui ont commencé un service en mer approuvé dans les eaux polaires avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018 doivent être en mesure de prouver qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées au paragraphe 4 en ayant:
  - 7.1. accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins trois mois au total au cours des cinq années précédentes; ou
  - 7.2. suivi avec succès un cours de formation satisfaisant aux recommandations en matière de formation établies par l'Organisation maritime internationale pour les navires exploités dans les eaux polaires et accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins deux mois au total au cours des cinq années précédentes.».