

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

#### Arrêté du 22 mars 2011 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 160 du règlement annexé)

NOR : DEVT1102054A

La ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable, des transports et du logement,  
Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;  
Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;  
Vu l'avis de la Commission centrale de sécurité dans sa 844<sup>e</sup> session en date du 2 mars 2011,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – La division 160 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est remplacée par les dispositions suivantes :

« *Division 160 : Gestion de la sécurité*

« *CHAPITRE 160-1*

« *Code international de gestion de la sécurité*

« *Art. 160-1.01.* – Généralités.

La présente division a pour objectifs de garantir l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les compagnies et sur les navires entrant dans le champ d'application défini à l'article 160-1.02.

Elle intègre l'ensemble des directives de l'Organisation maritime internationale sur l'application du code par les compagnies et par l'administration.

« *Art. 160-1.02.* – Champ d'application.

« 1. Les dispositions de la présente division s'appliquent à tous les navires suivants ainsi qu'aux compagnies qui les exploitent :

« *a)* Transbordeurs rouliers à passagers, y compris ceux effectuant une navigation nationale en application du règlement 336/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;

« *b)* Navires à passagers effectuant une navigation internationale, y compris engins à passagers à grande vitesse ;

« *c)* Navires à passagers, y compris engins à passagers à grande vitesse et submersibles à passagers, de classe A ou B au sens de l'article 223.02 de la division 223 du présent règlement, effectuant une navigation nationale en application du règlement 336/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (1) ;

« *d)* Navires de charge et unités mobiles de forage au large d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, y compris ceux effectuant une navigation nationale en application du règlement 336/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;

« *e)* Navires non propulsés par des moyens mécaniques, navires en bois de construction primitive, yachts et navires de plaisance pourvus d'un équipage et transportant plus de douze passagers à des fins commerciales, en application du règlement 336/2006/CE du Parlement européen et du Conseil.

« 2. Les dispositions de la présente division ne s'appliquent pas aux navires suivants ni aux compagnies qui les exploitent :

« *a)* Navires de guerre ou destinés aux transports de troupes et autres navires appartenant à un Etat membre de l'Union européenne ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins de service public non commercial ;

« *b)* Navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, navires en bois de construction primitive, yachts et navires de plaisance, sauf dans le cas prévu au point (e) du paragraphe 1 ci-dessus ;

« c) Navires de pêche ;  
« d) Navires de charge et unités mobiles de forage au large de jauge brute inférieure à 500 ;  
« e) Navires à passagers, y compris les engins à passagers à grande vitesse et les submersibles à passagers, autres que les transbordeurs rouliers à passagers, de classes C et D au sens de l'article 223.02 de la division 223 du présent règlement.

« 3. La présente division d'applique à Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

« Art. 160-1.03. – Dispositions applicables.

« 1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessous, il est fait application des dispositions du recueil de règles du « code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution » (code ISM) tel qu'il peut être amendé par l'OMI (2).

« 2. Les compétences et habilitations, en vue de la délivrance des documents et titres de gestion de la sécurité aux compagnies et aux navires, sont définies au chapitre 160-2. Les modalités de délivrance de ces documents et titres sont fixées au chapitre 160-4. »

« (1) Les engins à grande vitesse à passagers et les submersibles à passagers sont respectivement définis aux paragraphes 6 et 12 de l'article 2 du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil.

« (2) Le code ISM, dans sa version entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2010, est reproduit en annexe 160-1.A.1.

## ANNEXE 160-1.A.1

### CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (CODE ISM)

Résolution A.741 (18) telle qu'amendée par les résolutions  
MSC.104 (73), MSC.179 (79), MSC.195 (80) et MSC.273 (85)

#### PRÉAMBULE

1. L'objet du présent code est d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution.

2. L'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a adopté la résolution A.443(XI) par laquelle elle a invité tous les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour protéger le capitaine du navire dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin.

3. L'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a aussi adopté la résolution A.680(17) dans laquelle elle reconnaissait qu'il était nécessaire que la gestion soit structurée de manière satisfaisante pour que le personnel navigant puisse assurer et maintenir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

4. Etant donné qu'il n'existe pas deux compagnies de navigation, ni deux armateurs identiques, et que les navires sont exploités dans des conditions très diverses, le code est fondé sur des principes et des objectifs généraux.

5. Le code est formulé en termes généraux afin qu'il soit largement appliqué. Il est évident qu'aux différents niveaux de la gestion, que ce soit à terre ou en mer, des niveaux différents de connaissance des éléments décrits seront requis.

6. La pierre angulaire d'une bonne gestion de la sécurité est l'engagement au plus haut niveau de la direction. Lorsqu'il s'agit de sécurité et de prévention de la pollution, ce sont l'engagement, la compétence, les attitudes et la motivation des personnes individuelles à tous les niveaux qui déterminent le résultat final.

#### « Partie A. – Mise en œuvre

« 1. *Généralités.*

« 1.1. *Définitions.*

« Ces définitions s'appliquent à la fois à la partie A et à la partie B du présent code.

« 1.1.1. "Code international de gestion de la sécurité" (ISM) désigne le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, tel qu'adopté par l'assemblée et tel qu'il pourra être modifié par l'organisation.

« 1.1.2. "Compagnie" désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code.

« 1.1.3. "Administration" désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

« 1.1.4. "Système de gestion de la sécurité" désigne un système structuré et documenté qui permet au personnel de la compagnie d'appliquer efficacement la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

« 1.1.5. “Document de conformité” désigne un document délivré à une compagnie qui satisfait aux prescriptions du présent code.

« 1.1.6. “Certificat de gestion de la sécurité” désigne un document délivré à un navire pour attester que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.

« 1.1.7. “Preuve objective” désigne tout renseignement, document ou exposé des faits, quantitatif ou qualitatif, ayant trait à la sécurité ou à l’existence et à l’application d’un élément du système de gestion de la sécurité, qui se fonde sur des constatations, des mesures ou des essais et qui peut être vérifié.

« 1.1.8. “Constataion” désigne un exposé des faits établi lors d’un audit de la gestion de la sécurité et étayé par des preuves objectives.

« 1.1.9. “Défaut de conformité” désigne une situation constatée dans laquelle des preuves objectives démontrent qu’une prescription spécifiée n’a pas été observée.

« 1.1.10. “Défaut de conformité majeur” désigne une irrégularité identifiable qui constitue une menace grave pour la sécurité du personnel ou du navire ou un risque grave pour l’environnement et qui exige des mesures correctives immédiates ou la non-application effective et systématique d’une prescription du présent code.

« 1.1.11. “Date anniversaire” désigne le jour et le mois de l’année correspondant à la date d’expiration du certificat pertinent.

« 1.1.12. “Convention” désigne la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

#### « 1.2. Objectifs.

« 1.2.1. Les objectifs du code sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d’empêcher les atteintes à l’environnement, en particulier l’environnement marin ainsi que les dommages matériels.

« 1.2.2. Les objectifs de la compagnie en matière de gestion de la sécurité devraient notamment être les suivants :

« .1 Offrir des pratiques d’exploitation et un environnement de travail sans danger ;

« .2 Evaluer tous les risques identifiés pour ses navires, son personnel et l’environnement et établir des mesures de sécurité appropriées ; et

« .3 Améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité, et notamment préparer ce personnel aux situations d’urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.

« 1.2.3. Le système de gestion de la sécurité devrait garantir :

« .1 Que les règles et règlements obligatoires sont observés ; et

« .2 Que les recueils de règles, codes, directives et normes applicables, recommandés par l’organisation, les administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime, sont pris en considération.

#### « 1.3. Application.

« Les prescriptions du présent code peuvent être appliquées à tous les navires.

#### « 1.4. Modalités pratiques d’un système de gestion de la sécurité.

« Chaque compagnie devrait établir, mettre en œuvre et maintenir un système de gestion de la sécurité qui comporte les modalités pratiques suivantes :

« 1.4.1. Une politique en matière de sécurité et de protection de l’environnement ;

« 1.4.2. Des instructions et des procédures propres à garantir la sécurité de l’exploitation des navires et la protection de l’environnement, conformément à la réglementation internationale et à la législation de l’Etat du pavillon, pertinentes ;

« 1.4.3. Une hiérarchie et des moyens de communication permettant aux membres du personnel de bord de communiquer entre eux et avec les membres du personnel à terre ;

« 1.4.4. Des procédures de notification des accidents et du non-respect des dispositions du présent code ;

« 1.4.5. Des procédures de préparation et d’intervention pour faire face aux situations d’urgence ; et

« 1.4.6. Des procédures d’audit interne et de maîtrise de la gestion.

#### « 2. *Politique en matière de sécurité et de protection de l’environnement.*

« 2.1. La compagnie devrait établir une politique en matière de sécurité et de protection de l’environnement qui décrive comment les objectifs énoncés au paragraphe 1.2 seront réalisés.

« 2.2. La compagnie devrait veiller à ce que cette politique soit appliquée à tous les niveaux de l’organisation, tant à bord des navires qu’à terre.

#### « 3. *Responsabilité et autorité de la compagnie.*

« 3.1. Si la responsabilité de l’exploitation du navire incombe à une entité autre que le propriétaire de ce navire, ce dernier doit faire parvenir à l’administration le nom complet et les détails de cette entité.

« 3.2. La compagnie devrait définir et établir par écrit les responsabilités, les pouvoirs et les relations réciproques de l’ensemble du personnel chargé de la gestion, de l’exécution et de la vérification des activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution ou ayant une incidence sur celles-ci.

« 3.3. La compagnie doit veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis pour que la ou les personnes désignées puissent s’acquitter de leurs tâches.

#### « 4. *Personne(s) désigné(e)s.*

« Pour garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire et pour assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord, chaque compagnie devrait, selon qu'il convient, désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction. La responsabilité et les pouvoirs de la ou des personnes désignées devraient notamment consister à surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire, liés à la sécurité et à la prévention de la pollution, et veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, selon que de besoin.

« 5. *Responsabilités et autorité du capitaine.*

« 5.1. La compagnie devrait définir avec précision et établir par écrit les responsabilités du capitaine pour ce qui est de :

« 5.1.1. Mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;

« 5.1.2. Encourager les membres de l'équipage à appliquer cette politique ;

« 5.1.3. Donner les ordres et les consignes appropriées d'une manière claire et simple ;

« 5.1.4. Vérifier qu'il est satisfait aux spécifications ;

« 5.1.5. Passer en revue périodiquement le système de gestion de la sécurité et signaler les lacunes à la direction à terre.

« 5.2. La compagnie devrait veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie devrait préciser, dans le système de gestion de la sécurité, que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire.

« 6. *Ressources et personnel.*

« 6.1. La compagnie devrait s'assurer que le capitaine :

« 6.1.1. A les qualifications requises pour commander le navire ;

« 6.1.2. Connaît parfaitement le système de gestion de la sécurité de la compagnie ; et

« 6.1.3. Bénéficie de tout l'appui nécessaire pour s'acquitter en toute sécurité de ses tâches.

« 6.2. La compagnie devrait s'assurer que chaque navire est doté d'un personnel navigant qualifié, breveté et ayant l'aptitude physique requise conformément aux prescriptions internationales et nationales pertinentes.

« 6.3. La compagnie devrait établir des procédures pour garantir que le nouveau personnel et le personnel affecté à de nouvelles fonctions liées à la sécurité et à la protection de l'environnement reçoivent la formation nécessaire à l'exécution de leurs tâches. Les consignes qu'il est essentiel de donner avant l'appareillage devraient être identifiées, établies par écrit et transmises.

« 6.4. La compagnie devrait veiller à ce que l'ensemble du personnel intervenant dans le système de gestion de la sécurité de la compagnie comprenne de manière satisfaisante les règles, règlements, recueils de règles, codes et directives pertinents.

« 6.5. La compagnie devrait établir et maintenir des procédures permettant d'identifier la formation éventuellement nécessaire pour la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité et veiller à ce qu'une telle formation soit dispensée à l'ensemble du personnel concerné.

« 6.6. La compagnie devrait élaborer des procédures garantissant que le personnel du navire reçoive les renseignements appropriés sur le système de gestion de la sécurité dans une ou plusieurs langues de travail qu'il comprenne.

« 6.7. La compagnie devrait veiller à ce que les membres du personnel du navire soient capables de communiquer efficacement entre eux dans le cadre de leurs fonctions liées au système de gestion de la sécurité.

« 7. *Etablissement de plans pour les opérations à bord.*

« La compagnie devrait établir des procédures, plans et consignes, y compris des listes de contrôle, s'il y a lieu, pour les principales opérations à bord qui concernent la sécurité du personnel et du navire et la protection de l'environnement. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et être assignées à un personnel qualifié.

« 8. *Préparation aux situations d'urgence.*

« 8.1. La compagnie devrait identifier les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord et établir les procédures à suivre pour y faire face.

« 8.2. La compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence.

« 8.3. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation de la compagnie est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, accidents et situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires.

« 9. *Notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux.*

« 9.1. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des procédures garantissant que les irrégularités, les accidents et les incidents potentiellement dangereux sont signalés à la compagnie et qu'ils font l'objet d'une enquête et d'une analyse, l'objectif étant de renforcer la sécurité et la prévention de la pollution.

« 9.2. La compagnie devrait établir des procédures pour l'application de mesures correctives, y compris de mesures propres à éviter que le même problème ne se reproduise.

« 10. *Maintien en état du navire et de son armement.*

« 10.1. La compagnie devrait mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règles et des règlements pertinents ainsi qu'aux prescriptions supplémentaires qui pourraient être établies par la compagnie.

« 10.2. Pour satisfaire ces prescriptions, la compagnie devrait veiller à ce que :

« 10.2.1. Des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés ;

« 10.2.2. Toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue ;

« 10.2.3. Les mesures correctives appropriées soient prises ; et que

« 10.2.4. Ces activités soient consignées dans un registre.

« 10.3. La compagnie devrait identifier le matériel et les systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures spécifiques pour renforcer la fiabilité de ce matériel et de ces systèmes. Ces mesures devraient inclure la mise à l'essai à intervalles réguliers des dispositifs et du matériel de secours ainsi que des systèmes techniques qui ne sont pas utilisés en permanence.

« 10.4. Les inspections mentionnées au paragraphe 10.2 ci-dessus ainsi que les mesures visées au paragraphe 10.3 devraient être intégrées dans le programme d'entretien courant.

« 11. *Documents.*

« 11.1. La compagnie devrait élaborer et maintenir des procédures permettant de maîtriser tous les documents et renseignements se rapportant au système de gestion de la sécurité.

« 11.2. La compagnie devrait s'assurer que :

« 11.2.1. Des documents en cours de validité sont disponibles à tous les endroits pertinents ;

« 11.2.2. Les modifications apportées à ces documents sont examinées et approuvées par le personnel compétent ; et

« 11.2.3. Les documents périmés sont rapidement retirés.

« 11.3. Les documents utilisés pour décrire et mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité peuvent faire l'objet du "manuel de gestion de la sécurité". Ces documents devraient être conservés sous la forme jugée la plus appropriée par la compagnie. Chaque navire devrait avoir à bord tous les documents le concernant.

« 12. *Vérification, examen et évaluation effectués par la compagnie.*

« 12.1. La compagnie devrait effectuer des audits internes à bord et à terre, à des intervalles ne dépassant pas douze mois, pour vérifier que les activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution sont conformes au système de gestion de la sécurité. Dans des circonstances exceptionnelles, cet intervalle peut être prolongé de trois mois au plus.

« 12.2. La compagnie devrait évaluer périodiquement le système conformément aux procédures qu'elle a établies.

« 12.3. Les audits ainsi que les éventuelles mesures correctives devraient être exécutés conformément aux procédures établies.

« 12.4. Le personnel qui procède aux audits ne devrait pas faire partie du secteur soumis à l'audit, à moins que cela soit impossible en raison de la taille et des caractéristiques de la compagnie.

« 12.5. Les résultats des audits et révisions devraient être portés à l'attention de l'ensemble du personnel ayant des responsabilités dans le secteur en cause.

« 12.6. Le personnel d'encadrement responsable du secteur concerné devrait prendre sans retard les mesures correctives nécessaires pour remédier aux défauts constatés.

## « Partie B. – Certification et vérification

« 13. *Certificat, vérification et contrôle.*

« 13.1. Le navire devrait être exploité par une compagnie à laquelle a été délivré un document de conformité ou un document de conformité provisoire, conformément au paragraphe 14.1, le concernant.

« 13.2. Un document de conformité devrait être délivré par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par un autre gouvernement contractant à la convention, à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du présent code ISM, pour une période spécifiée par l'administration ne dépassant pas cinq ans. Un tel document devrait être accepté comme preuve que la compagnie est capable de satisfaire aux prescriptions du présent code.

« 13.3. Le document de conformité est valable pour les types de navires qui sont expressément indiqués sur ce document. Cette indication devrait être fondée sur les types de navires sur lesquels était basée la vérification initiale. D'autres types de navires ne devraient être ajoutés que lorsqu'il a été vérifié que la compagnie est en mesure de satisfaire aux prescriptions du présent code applicables à ces types de navires. Dans ce contexte, les types de navires sont ceux qui sont visés à la règle IX/I de la convention.

« 13.4. La validité du document de conformité devrait être vérifiée chaque année par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par un autre gouvernement contractant au cours des trois mois qui précèdent ou qui suivent la date anniversaire.

« 13.5. Le document de conformité devrait être retiré par l'administration ou, à sa demande, par le gouvernement contractant qui l'a délivré, lorsque la vérification annuelle prescrite au paragraphe 13.4 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves de défauts de conformité majeurs avec le présent code.

« 13.5.1. En cas de retrait du document de conformité, tous les certificats de gestion de la sécurité et/ou certificats de gestion de la sécurité provisoires associés à ce document devraient également être retirés.

« 13.6. Une copie du document de conformité devrait être placée à bord afin que le capitaine puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'administration ou par l'organisme reconnu par l'administration ou encore aux fins du contrôle mentionné à la règle IX/6.2 de la convention. La copie ne doit pas obligatoirement être authentifiée ou certifiée.

« 13.7. Le certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré à un navire, pour une période ne dépassant pas cinq ans, par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par un autre gouvernement contractant. Le certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré, après vérification que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé. Ce certificat devrait être accepté comme preuve que la compagnie satisfait aux prescriptions du présent code.

« 13.8. La validité du certificat de gestion de la sécurité devrait faire l'objet d'au moins une vérification intermédiaire par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par un autre gouvernement contractant. S'il est prévu d'effectuer une seule vérification intermédiaire et si le certificat de gestion de la sécurité est valable pour une durée de cinq ans, la vérification devrait avoir lieu entre la deuxième et la troisième date anniversaire de la délivrance du certificat de gestion de la sécurité.

« 13.9. Outre les prescriptions du paragraphe 13.5.1, le certificat de gestion de la sécurité devrait être retiré par l'administration ou, à la demande de l'administration, par le gouvernement contractant qui l'a délivré, lorsque la vérification intermédiaire prescrite au paragraphe 13.8 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves d'un défaut de conformité majeur avec le présent code.

« 13.10. Nonobstant les prescriptions des paragraphes 13.2 et 13.7, lorsque la vérification aux fins du renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du document de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant, le nouveau document ou le nouveau certificat devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins du renouvellement pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du document ou du certificat existant.

« 13.11. Lorsque la vérification aux fins de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du document de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant, le nouveau document ou le nouveau certificat devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins du renouvellement pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins de renouvellement.

« 13.12. Lorsque la vérification aux fins de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat de gestion de la sécurité existant, le nouveau certificat de gestion de la sécurité devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat de gestion de la sécurité existant.

« 13.13. Si, après une vérification aux fins de renouvellement, un nouveau certificat ne peut être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, l'administration ou l'organisme reconnu par elle peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat devrait être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne devrait pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.

« 13.14. Si, à la date d'expiration d'un certificat de gestion de la sécurité, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'administration peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne devrait être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être inspecté et ce, uniquement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable. Aucun certificat de gestion de la sécurité ne devrait être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel une prorogation est accordée ne devrait être en droit, en vertu de cette prorogation, à son arrivée dans le port dans lequel il doit être inspecté, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat de gestion de la sécurité. Lorsque la vérification aux fins de renouvellement est achevée, le nouveau certificat de gestion de la sécurité devrait être valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat de gestion de la sécurité existant avant la prorogation de la validité.

#### « 14. *Certification provisoire.*

« 14.1. Un document de conformité provisoire peut être délivré pour faciliter la mise en œuvre initiale du présent code lorsque :

« .1 Une compagnie vient d'être créée ; ou

« .2 De nouveaux types de navires doivent être visés par le document de conformité existant, après vérification que cette compagnie a un système de gestion de la sécurité qui remplit les objectifs énoncés au paragraphe 1.2.3 du présent code, sous réserve que la compagnie démontre qu'elle a planifié l'application d'un système de gestion de la sécurité qui satisfait à toutes les prescriptions du présent code pendant la période de validité du document de conformité provisoire. Ce document de conformité provisoire devrait être délivré pour une période ne dépassant pas douze mois par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par un autre gouvernement contractant. Une copie du document de conformité provisoire devrait être placée à bord afin que le capitaine du navire puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'administration ou par un organisme reconnu par l'administration ou encore aux fins du contrôle mentionné à la règle IX/6.2 de la convention. La copie ne doit pas obligatoirement être authentifiée ou certifiée.

« 14.2. Un certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré :

« .1 A des navires neufs au moment de la livraison ;

« .2 Lorsqu'une compagnie prend en charge l'exploitation d'un nouveau navire ; ou

« .3 Lorsqu'un navire change de pavillon.

« Ce certificat de gestion de la sécurité provisoire devrait être délivré pour une période ne dépassant pas six mois par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par un autre gouvernement contractant.

« 14.3. Dans des cas particuliers, l'administration ou, à la demande de l'administration, un autre gouvernement contractant peut proroger la validité du certificat provisoire pour une durée supplémentaire qui ne devrait pas dépasser six mois à compter de la date d'expiration de ce certificat.

« 14.4. Un certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré après vérification que :

« .1 Le document de conformité, ou le document provisoire, correspond au navire en question ;

« .2 Le système de gestion de la sécurité mis en place par la compagnie pour le navire en question comprend les éléments clés du présent code et soit qu'il a été évalué lors de l'audit effectué en vue de la délivrance du document de conformité, soit qu'il a été démontré qu'il satisfait aux conditions requises pour la délivrance du document de conformité provisoire ;

« .3 La compagnie a planifié un audit interne de la gestion du navire dans un délai de trois mois ;

« .4 Le capitaine et les officiers principaux sont familiarisés avec le système de gestion de la sécurité et des dispositions prévues pour son application ;

« .5 Les consignes qui sont considérées essentielles sont données avant l'appareillage ; et

« .6 Les renseignements pertinents concernant le système de gestion de la sécurité ont été donnés dans une langue de travail ou dans des langues que le personnel du navire comprend.

« 15. *Vérification.*

« 15.1. Toutes les vérifications prescrites aux termes des dispositions du présent code devraient être effectuées conformément à des procédures jugées acceptables par l'administration, compte tenu des directives élaborées par l'organisation.

« 16. *Modèles de certificats.*

« 16.1. Le document de conformité, le certificat de gestion de la sécurité, le document de conformité provisoire et le certificat provisoire de gestion de la sécurité sont disponibles sur le site internet du ministère chargé de la mer.

« 16.2. Outre les prescriptions du paragraphe 13.3, il peut être ajouté aux types de navires indiqués sur le document de conformité et sur le document de conformité provisoire toutes limitations de l'exploitation du navire décrite dans le système de gestion de la sécurité.

#### « CHAPITRE 160-2

### « *Application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par l'administration*

« *Art. 160-2.01. – Généralités.*

« 1. *Responsabilités et obligations des compagnies.*

Les compagnies doivent établir des objectifs en matière de sécurité, tels que définis à la section 1.2 du code ISM, et mettre en place, appliquer et maintenir un système de gestion de la sécurité qui comporte les modalités pratiques énumérées à la section 1.4. du code ISM ;

« L'application obligatoire du code ISM doit :

« – favoriser et stimuler l'évolution vers une culture axée sur la sécurité dans le secteur maritime. Les clés du succès à cet égard sont, notamment, l'engagement, les valeurs et les convictions ;

« – garantir, favoriser et promouvoir la prise en considération des recueils de règles, codes, directives et normes recommandés par l'OMI, l'administration, les sociétés de classification et les organisations du secteur maritime ;

« Une organisation appropriée de la gestion, à terre comme à bord, s'impose pour garantir des normes de sécurité et de prévention de la pollution satisfaisantes. Il est donc nécessaire que les personnes responsables de la gestion des navires adoptent une approche systématique en matière de gestion ;

« Pour satisfaire aux prescriptions du code ISM, les compagnies devraient établir, mettre en œuvre et maintenir un système de gestion de la sécurité visant à garantir que leur politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement est appliquée. La politique de la compagnie doit comprendre les objectifs énoncés dans le code ISM ;

« Les objectifs du paragraphe 1.2.2 du code donnent aux compagnies des orientations précises pour mettre en place les éléments du système de gestion de la sécurité.

« 2. *Responsabilités et obligations de l'administration.*

« L'administration est chargée de vérifier que les prescriptions du code ISM ont été observées et de délivrer des documents de conformité aux compagnies et des certificats de gestion de la sécurité aux navires.

« L'administration doit veiller à ce que les services d'expertise-conseils soient indépendants de ceux qui participent à la procédure de certification.

« L'administration doit vérifier que le système de gestion de la sécurité est conforme aux prescriptions du code ISM et que les règles et règlements obligatoires sont observés.

« L'évaluation d'un système de gestion de la sécurité doit permettre de déterminer si celui-ci permet de réaliser efficacement les objectifs fixés.

« Le premier critère à observer, pour l'évaluation du respect des prescriptions du code ISM, est dans quelle mesure le système de gestion de la sécurité permet de satisfaire aux prescriptions spécifiques définies au paragraphe 1.2.3 du code.

« Tous les registres pouvant faciliter la vérification du respect du code ISM doivent pouvoir être examinés. La compagnie doit donc être en mesure de fournir aux auditeurs les registres réglementaires et de classification qui lui permettent de s'assurer que les règles et règlements obligatoires sont toujours respectés.

« Dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité, l'application des recueils de règles, codes, directives et normes recommandés par l'OMI, l'administration, les sociétés de classification et autres organismes du secteur maritime n'a pas pour effet de rendre ces recommandations obligatoires. Les auditeurs doivent néanmoins encourager les compagnies à adopter ces recommandations lorsqu'elles leur sont applicables.

« *Art. 160-2.02.* – Processus de certification.

« 1. Le processus de certification applicable, pour la délivrance d'un document de conformité à une compagnie et d'un certificat de gestion de la sécurité à un navire, comprend les étapes suivantes :

- « .1 Vérification initiale ;
- « .2 Vérification annuelle ou intermédiaire ;
- « .3 Vérification aux fins de renouvellement ; et
- « .4 Vérification supplémentaire.

« 2. Ces vérifications sont effectuées lorsque la compagnie en fait la demande à l'administration, ou lorsque l'administration en fait la demande à un autre gouvernement contractant à la convention.

« 3. Ces vérifications comprennent un audit du système de gestion de la sécurité.

« 4. La vérification du respect des règles et règlements obligatoires, qui fait partie du système de certification en vertu du code ISM, ne fait pas double emploi avec les visites effectuées en vue de la délivrance d'autres certificats et ne remplace pas ces visites. La vérification du respect du code ISM ne dégage pas la compagnie, le capitaine ou tout autre organisme ou personne intervenant dans la gestion ou l'exploitation du navire de leurs responsabilités.

« *Art. 160-2.03.* – Vérification initiale.

« 1. La compagnie doit présenter à l'administration une demande de certification en vertu du code ISM.

« 2. L'évaluation du système de gestion à terre, effectuée par l'administration, doit comprendre une évaluation des bureaux où une telle gestion est appliquée et, éventuellement, d'autres établissements, selon l'organisation de la compagnie et les fonctions des différents établissements.

« 3. Lorsque l'évaluation est terminée et donne des résultats satisfaisants, un document de conformité est délivré à la compagnie, conformément à l'article 160-4.01, et des copies de ce document doivent être communiqués, au plus tôt par la compagnie, à chaque établissement à terre et à chaque navire exploité par la compagnie.

« Chaque fois qu'un navire est évalué et reçoit un certificat de gestion de la sécurité, conformément à l'article 160-4.02. Une copie de ce certificat est transmis au siège de la compagnie.

« 4. Pour une compagnie comme pour un navire, l'audit de la gestion de la sécurité vise à déterminer :

« .1 Si le système de gestion de la sécurité de la compagnie est conforme aux prescriptions du code ISM et, notamment, à obtenir des preuves objectives établissant que le système de gestion de la sécurité prévu par la compagnie fonctionne depuis trois mois au moins, dans les services à terre et à bord d'au moins un navire de chaque type exploité par cette compagnie ; et

« .2 Si le système de gestion de la sécurité permet de réaliser les objectifs définis au paragraphe 1.2.3 du code ISM.

« A bord d'un navire, il s'agit également de vérifier que le document de conformité délivré à la compagnie responsable de l'exploitation du navire s'applique bien à ce type particulier de navire et d'évaluer le système de gestion de la sécurité à bord pour vérifier qu'il satisfait aux prescriptions du code ISM et qu'il est appliqué.

« Les preuves objectives établissant que le système de gestion de la sécurité de la compagnie fonctionne effectivement depuis trois mois au moins à terre et à bord du navire, et notamment les dossiers de l'audit interne effectué par la compagnie, doivent pouvoir être examinés.

« *Art. 160-2.04.* – Vérification annuelle du document de conformité.

« 1. Des audits annuels de gestion de la sécurité sont réalisés pour confirmer la validité du document de conformité. Lors de ces audits, il convient :

- « – d'examiner et de vérifier l'exactitude des registres réglementaires et de classification présentés pour au moins un navire de chaque type à laquelle s'applique le document de conformité ;
- « – de vérifier que le système de gestion de la sécurité fonctionne efficacement ; et
- « – que toutes modifications apportées au système sont conformes aux prescriptions du code ISM.

« 2. La vérification annuelle doit être effectuée au cours des trois mois qui précèdent ou qui suivent chaque date anniversaire du document de conformité. Les mesures correctives nécessaires doivent être prises dans un délai convenu ne dépassant pas trois mois.

« 3. Lorsque la compagnie possède plusieurs établissements à terre qui n'ont pas tous été inspectés lors de la vérification initiale, les évaluations annuelles devraient garantir que tous les sites sont inspectés pendant la période de validité du document de conformité.



« 4. La vérification annuelle est demandée par la compagnie, avec un préavis d'au moins deux mois, au chef du bureau de la réglementation et du contrôle des navires ou, selon le cas, à la direction interrégionale de la mer (DIRM) ou, outre-mer, à la direction de la mer (DM), ou au service des affaires maritimes (SAM) compétent.

« La vérification annuelle est effectuée par une équipe d'auditeurs de l'administration, désignée, conformément à l'article 160-4.01, sur décision du sous-directeur chargé de la sécurité maritime ou, selon le cas, de la DIRM ou la DM, ou le SAM compétent.

« Le conducteur d'audit transmet un exemplaire du rapport d'audit au bureau de la réglementation et du contrôle des navires ou, selon le cas, à la DIRM ou la DM, ou le SAM compétent. Il vise le document de conformité si aucune non-conformité majeure n'est constatée.

« S'il relève une non-conformité majeure, le conducteur d'audit en informe sans délai le bureau de la réglementation et du contrôle des navires ou, selon le cas, la DIRM, la DM, ou au SAM compétent.

« 5. La compagnie fait parvenir, au plus tôt, à chaque navire concerné un exemplaire visé du document de conformité.

« *Art. 160-2.05. – Vérification intermédiaire du certificat de gestion de la sécurité.*

« 1. Des audits intermédiaires de gestion de la sécurité sont réalisés, à bord des navires, pour confirmer la validité du certificat de gestion de la sécurité. Ces audits ont pour objet de vérifier que le système de gestion de la sécurité fonctionne efficacement, à bord, et que toutes les modifications apportées au système sont conformes aux prescriptions du code ISM.

« 2. S'il est prévu d'effectuer une seule vérification intermédiaire, celle-ci devrait avoir lieu entre la deuxième et la troisième date anniversaire de la délivrance du certificat de gestion de la sécurité.

« Dans certains cas, en particulier au cours de la période de fonctionnement initial du système de gestion de la sécurité, l'administration peut juger nécessaire d'augmenter la fréquence des vérifications intermédiaires. En outre, la nature des défauts de conformité peut aussi justifier une augmentation de la fréquence des vérifications intermédiaires.

« 3. La vérification intermédiaire est demandée par la compagnie au chef du centre de sécurité des navires compétent, avec un préavis d'au moins deux mois avant la date souhaitée. Cette vérification est effectuée par une équipe d'auditeurs, désignée conformément à l'article 160-4.02, sur décision du chef du centre de sécurité des navires compétent.

« 4. Le certificat de gestion de la sécurité est visé par le conducteur d'audit, par délégation du chef du centre de sécurité des navires, si aucune non-conformité majeure n'est constatée.

« S'il relève une non-conformité majeure, le conducteur d'audit informe sans délai le chef du centre de sécurité des navires compétent. Les mesures correctives doivent être prises dans un délai convenu ne dépassant pas trois mois.

« Une copie du rapport d'audit est adressée au centre de sécurité des navires compétent. Ce dernier en transmet une copie au bureau de la réglementation et du contrôle des navires ou, selon le cas, à la DIRM, la DM, ou le SAM compétent.

« 5. La validité du certificat de gestion de la sécurité est reconsidérée en cas de perte de validité du document de conformité.

« *Art. 160-2.06. – Vérification aux fins de renouvellement.*

« 1. La vérification aux fins de renouvellement doit être effectuée avant la date d'expiration du document de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité.

« Elle porte sur tous les éléments du système de gestion de la sécurité et sur les activités visées par les prescriptions du code ISM.

« Elle peut être effectuée au plus tôt trois mois avant la date d'expiration du document de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité mais elle devrait être terminée avant la date d'expiration.

« 2. La vérification aux fins de renouvellement du document de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité est effectuée dans les mêmes conditions que la vérification initiale.

« *Art. 160-2.07. – Auditeurs.*

« 1. Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes et le personnel qualifié, en poste au bureau de la réglementation et du contrôle des navires remplissant les critères de l'annexe 160-2.A.1 sont habilités à effectuer les audits de gestion de la sécurité.

« Les auditeurs désignés s'aident de l'instruction ISM du bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires.

« *Art. 160-2.08. – Audit de gestion de la sécurité.*

« La procédure d'audit décrite dans les paragraphes qui suivent comprend toutes les étapes prévues pour la vérification initiale. Les audits de gestion de la sécurité, qui sont effectués dans le cadre de la vérification annuelle, de la vérification intermédiaire et de la vérification aux fins de renouvellement, s'effectuent selon les mêmes principes même si leur portée est différente.

« 1. *Demande d'audit.*

« La compagnie soumet une demande d'audit à l'administration, conformément aux articles 160-2.03, 160-2.04 ou 160-2.05.

« L'auditeur responsable et l'équipe chargée de l'audit sont désignées conformément aux dispositions du chapitre 160-4.

« 2. *Examen préliminaire.*

« A titre préliminaire et dans la mesure du possible, l'auditeur responsable et, le cas échéant, l'équipe d'audit devraient examiner le manuel de gestion de la sécurité afin de déterminer si le système de gestion de la sécurité permet de satisfaire aux prescriptions du code ISM.

« Si cet examen révèle que le système n'est pas adéquat, l'audit devra être reporté jusqu'à ce que la compagnie ait pris les mesures correctives nécessaires.

« 3. *Préparation de l'audit.*

« L'auditeur responsable établit un plan d'audit et le communique à la compagnie, ou au navire, et à l'équipe d'audit.

« 4. *Exécution de l'audit.*

« 4.1. La première étape de l'audit consiste en la tenue d'une réunion initiale pour :

- « – présenter l'équipe d'audit à la direction de la compagnie ou, selon le cas, aux officiers et principaux membres d'équipage du navire ;
- « – récapituler les méthodes d'exécution de l'audit ;
- « – confirmer que tous les moyens prévus sont disponibles ;
- « – confirmer la date et l'heure de la réunion finale ; et
- « – préciser, si nécessaire, les points flous.

« 4.2. L'équipe d'audit évalue le système de gestion de la sécurité en se fondant sur les documents présentés par la compagnie et les preuves objectives de son application effective.

« Les entretiens et l'examen des documents servent à recueillir les preuves du fonctionnement du système de gestion de la sécurité. Une constatation du déroulement des activités ou opérations et des conditions dans lesquelles elles s'effectuent peut être nécessaire pour déterminer l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité permet de respecter les normes spécifiques de sécurité et de protection de l'environnement prescrites par le code ISM.

« 4.3. Les constatations faites lors de l'audit doivent être documentées. Après avoir vérifié toutes les activités, l'équipe d'audit doit passer en revue l'ensemble de ses constatations afin de déterminer celles qui seront signalées comme étant des non-conformités, aussi bien du point de vue des prescriptions générales que des prescriptions particulières du code ISM.

« 4.4. A la fin de l'audit et avant de rédiger son rapport, l'équipe d'audit doit tenir une réunion avec la direction de la compagnie et les responsables des secteurs audités ou, selon le cas, avec les officiers et principaux membres d'équipage du navire, afin de présenter ses constatations et s'assurer que le résultat de l'audit est bien compris.

« 5. *Rapport d'audit.*

« 5.1. Le rapport d'audit doit être établi par ou sous contrôle de l'auditeur responsable, qui doit veiller à ce qu'il soit précis et complet.

« 5.2. Le rapport d'audit doit comprendre les éléments suivants :

- « – la chronologie de l'audit ;
- « – l'identification des membres de l'équipe d'audit ;
- « – la (ou les) date(s) de l'audit ;
- « – l'identification de la compagnie ;
- « – toutes les non-conformités relevées ; et
- « – les constatations portant sur l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité permet de réaliser les objectifs spécifiés.

« 5.3. Le rapport d'audit est transmis à la compagnie.

« Dans le cas d'un audit à bord d'un navire, la compagnie se charge de communiquer ce rapport au navire.

« Il est recommandé aux compagnies de transmettre aux navires une copie du rapport d'audit des établissements à terre.

« 6. *Suivi des mesures correctives.*

« Il incombe à la compagnie :

- « – de définir les actions correctives à mettre en œuvre pour remédier à une non-conformité ou pour en éliminer la cause ;
- « – de soumettre les propositions d'actions correctives au responsable de l'audit ;
- « – de mettre en œuvre, de manière efficace et pérenne, les actions correctives décidées.

« La validité du document de conformité et des certificats de gestion de la sécurité connexes peut être mise en cause s'il n'est pas remédié aux non-conformités avec des prescriptions spécifiques du code ISM.

« Les mesures correctives doivent être menées à bien dans les délais fixés. En fonction des non-conformités relevées, l'administration peut exiger la réalisation d'audits supplémentaires. Ces audits consécutifs doivent être déclenchés par la compagnie.

« *Art. 160-2.09.* – Responsabilités ayant trait aux audits de la gestion de la sécurité.

« 1. *Responsabilités de la compagnie.*

« La vérification du respect des prescriptions du code ISM ne dégage pas la compagnie, la direction, les officiers ou les gens de mer de leurs obligations en ce qui concerne le respect de la législation nationale et internationale relative à la sécurité et à la protection de l'environnement.

« Il incombe à la compagnie :

- « – d'informer le personnel intéressé des objectifs et de la portée de la certification en vertu du code ISM ;
- « – de désigner des membres du personnel responsables pour accompagner les membres de l'équipe chargée de la certification ;
- « – de fournir les ressources nécessaires aux personnes chargées de la certification pour garantir un processus de vérification efficace ;
- « – d'offrir l'accès et de fournir les pièces justificatives nécessaires aux personnes chargées de la certification ; et
- « – de coopérer avec l'équipe chargée de la vérification en vue de réaliser les objectifs de la certification.

« 2. *Responsabilités de l'administration.*

« Il incombe à l'administration de veiller à ce que le processus de certification se déroule conformément au code ISM et aux présentes directives.

« 3. *Responsabilités de l'équipe d'audit.*

« Que les vérifications nécessaires en vue de la certification soient effectuées ou non par une équipe, il convient de désigner un responsable ou conducteur d'audit. Ce dernier doit prendre les décisions finales concernant le déroulement de la vérification et l'établissement des constatations. Il a notamment les responsabilités suivantes :

- « – établir et proposer un plan d'audit ;
- « – présenter le compte rendu de l'audit ;
- « – rédiger et valider le rapport d'audit.

« Le personnel qui participe à l'audit doit se conformer aux prescriptions applicables, respecter le caractère confidentiel des documents relatifs à la certification et traiter avec discrétion les renseignements confidentiels.

« *Art. 160-2.10. – Vérifications inopinées.*

« S'il existe des motifs évidents de croire que la compagnie et/ou le navire sont en situation de non-conformité, le sous-directeur chargé de la sécurité maritime, le DIRM, le DM, ou le chef du centre de sécurité peuvent déclencher des audits de vérification au siège de la compagnie ou à bord du navire.

« *Art. 160-2.11. – Retrait de certification.*

« Dans les cas prévus aux paragraphes 13.5, 13.5.1 et 13.9 du code ISM, le document de conformité est retiré par le sous-directeur de la sécurité maritime ou, selon le cas, par le DIRM ou le DM, et les certificats de gestion de la sécurité par le chef du centre de sécurité des navires compétent.

## A N N E X E 160-2.A.1

### VÉRIFICATION DES DISPOSITIONS DU CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (CODE ISM)

#### Normes relatives au mécanisme de certification en vertu du code ISM

##### 1. *Introduction.*

Les équipes d'audit qui interviennent dans le processus de certification en vertu du code ISM doivent se conformer aux prescriptions spécifiques énoncées dans la présente annexe.

##### 2. Compétences :

###### 1. **Généralités :**

La gestion du système de certification en vertu du code ISM est assurée par des personnes ayant une connaissance pratique des procédures et méthodes à suivre en la matière.

Pour la vérification du respect du code ISM, les auditeurs sont soit :

- .1 Des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes, qualifiés en application de la présente annexe ;
- .2 Des personnels qualifiés, en application de la présente annexe, en poste au bureau de la réglementation et du contrôle des navires.

###### 2. **Compétences de base requises pour procéder aux vérifications :**

Le personnel appelé à participer à la vérification du respect des prescriptions du code ISM dispose, au minimum, d'un niveau d'enseignement formel comprenant :

- .1 Des qualifications obtenues auprès d'un établissement supérieur, reconnu par l'administration ou par un organisme reconnu dans une discipline appropriée des sciences physiques ou techniques (programme d'une durée de deux ans au moins) ; ou
- .2 Des qualifications obtenues auprès d'un établissement maritime ou d'une école de navigation maritime et un service approprié en mer en tant qu'officier breveté.

Il devrait avoir suivi une formation garantissant qu'il possède les compétences et les aptitudes requises pour procéder à la vérification du respect des prescriptions du code ISM, notamment en ce qui concerne :

- .1 La connaissance et la compréhension du code ISM ;
- .2 Les règles et règlements obligatoires ainsi que les recommandations que les compagnies sont tenues de prendre en considération en vertu du code ISM ;
- .3 Les techniques d'évaluation (examen, entretiens, analyse et établissement des rapports) ;
- .4 Les aspects techniques ou opérationnels de la gestion de la sécurité ;
- .5 Les connaissances de base des transports maritimes et des opérations à bord ; et
- .6 La participation à un audit au moins d'un système de gestion de type maritime.

Ces compétences sont démontrées par le biais d'examens, écrits ou oraux, ou d'autres moyens jugés acceptables.

### **3. Compétences requises pour la vérification initiale et la vérification aux fins de renouvellement :**

Pour pouvoir évaluer pleinement si la compagnie ou le navire satisfait aux prescriptions du code ISM, outre les compétences de base mentionnées ci-dessus, le personnel appelé à effectuer une vérification initiale ou une vérification aux fins du renouvellement d'un document de conformité ou d'un certificat de gestion de la sécurité doit posséder les compétences lui permettant :

- .1 De déterminer si les éléments du système de gestion de la sécurité sont conformes ou non aux prescriptions du code ISM ;
- .2 De déterminer l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité de la compagnie, ou du navire, permet de garantir le respect des règles et règlements, sur la base des registres des visites réglementaires et de classification ;
- .3 D'évaluer l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité permet de garantir le respect d'autres règles et règlements, qui ne sont pas couverts par des visites réglementaires ou des visites de classification, et de faciliter la vérification du respect de ces règles et règlements ; et
- .4 D'évaluer si les pratiques sûres recommandées par l'OMI, l'administration, les sociétés de classification et les organisations du secteur maritime ont été prises en considération.

Ces compétences peuvent être réunies au sein d'une équipe qui possède l'ensemble des compétences requises.

Le conducteur d'audit chargé d'effectuer une vérification initiale ou une vérification aux fins de renouvellement doit avoir au moins cinq ans d'expérience dans des domaines intéressant les aspects techniques ou opérationnels de la gestion de la sécurité, comme :

- .1 Activité d'inspection des navires liée à la délivrance de certificats de sécurité ;
- .2 Activité d'expertise liée à la classification des navires ;
- .3 Navigation en tant qu'officier de la marine marchande ;
- .4 Activité de capitaine d'armement ou d'ingénieur d'armement dans une compagnie de navigation ; ou
- .5 Une combinaison de ces quatre types d'activité.

Il doit avoir participé au moins à trois vérifications initiales ou vérifications aux fins de renouvellement.

La participation à la vérification du respect d'autres normes de gestion peut être considérée comme équivalent à la participation à la vérification du respect du code ISM.

### **4. Compétences requises aux fins des vérifications annuelles, intermédiaires et provisoires :**

Le personnel chargé d'effectuer une vérification annuelle, intermédiaire ou provisoire dispose des compétences de base rappelées ci-dessus et doit avoir participé au moins à deux vérifications initiales, annuelles, intermédiaires ou aux fins de renouvellement. Il doit avoir reçu les instructions spéciales nécessaires visant à garantir qu'il possède les compétences voulues pour déterminer l'efficacité du système de gestion de sécurité de la compagnie.

Il doit être capable de comprendre le français, écrit et parlé.

#### *« CHAPITRE 160-3*

#### *« Directives pour l'application opérationnelle du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les compagnies*

*« Art. 160-3.01. – Généralités.*

*« Les présentes directives établissent les principes de base applicables :*

- « .1 A l'examen du système de gestion de la sécurité par une compagnie ;*
- « .2 Au rôle de la personne désignée en vertu du code ISM ;*
- « .3 A la notification et à l'analyse des défauts de conformité, des accidents et des incidents potentiellement dangereux (y compris les quasi-accidents) ; et*
- « .4 Aux audits internes et aux examens effectués par la direction.*

*« Ces directives ne sauraient amoindrir ni remplacer les responsabilités de la compagnie qui sont décrites dans le code ISM.*

*« Art. 160-3.02. – Elaboration d'un système de gestion de la sécurité.*

« 1. En application du code ISM, les compagnies sont tenues de définir leurs objectifs en matière de sécurité, tels qu'énoncés à la section 1.2 du code, et d'établir, de mettre en œuvre et de maintenir un système de gestion de la sécurité qui comporte les modalités pratiques énumérées à la section 1.4 du code.

« 2. Le code ISM étant fondé sur des principes d'autoréglementation, les processus de vérification et d'examen internes sont des aspects essentiels de l'application de chaque système de gestion de la sécurité.

« La compagnie doit donc examiner les résultats des audits internes du système de gestion de la sécurité et des analyses des défauts de conformité, accidents et incidents potentiellement dangereux, afin d'améliorer l'efficacité des opérations et des procédures dans le cadre de son système de gestion de la sécurité.

« 3. Pour satisfaire aux dispositions du code, la compagnie doit :

« .1 Désigner une ou plusieurs personnes ayant directement accès au plus haut niveau de la direction pour surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité ;

« .2 Veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis pour que la ou les personnes désignées puissent s'acquitter de leurs tâches ;

« .3 Définir et établir par écrit les responsabilités du capitaine pour ce qui est de passer en revue le système de gestion de la sécurité et signaler les lacunes à la direction à terre ;

« .4 Établir des procédures pour la notification et l'analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux ;

« .5 Évaluer périodiquement l'efficacité du système de gestion de la sécurité et, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser le système ; et

« .6 Effectuer des audits internes pour vérifier que les activités liées à la gestion de la sécurité sont conformes aux prescriptions du système de gestion de la sécurité.

« *Art. 160-3.03. – Personne désignée.*

« 1. La personne désignée joue un rôle clé pour veiller à l'application efficace du système de gestion de la sécurité. Il s'agit d'une personne à terre dont les pouvoirs et les responsabilités doivent avoir une incidence notable sur l'établissement et la mise en œuvre d'une culture axée sur la sécurité au sein de la compagnie.

« 2. La personne désignée doit vérifier et surveiller tous les aspects de l'exploitation, de chaque navire, liés à la sécurité et à la prévention de la pollution. Cette surveillance inclut, au minimum, les processus internes qui consistent à :

« .1 Communiquer et mettre en œuvre la politique suivie en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;

« .2 Évaluer et passer en revue l'efficacité du système de gestion de la sécurité ;

« .3 Notifier et analyser les défauts de conformité, les accidents et les incidents potentiellement dangereux ;

« .4 Organiser et surveiller les audits internes de gestion de la sécurité ;

« .5 Effectuer les révisions appropriées du système de gestion de la sécurité ; et

« .6 Veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis.

« 3. Pour que la personne désignée puisse remplir son rôle efficacement, la compagnie doit lui fournir des ressources adéquates et un soutien approprié à terre, à savoir notamment :

« .1 Des ressources en personnel ;

« .2 Des ressources matérielles ;

« .3 Toute formation nécessaire ;

« .4 Des responsabilités et des pouvoirs clairement définis, avec pièces justificatives à l'appui ; et

« .5 Le pouvoir nécessaire pour signaler les défauts de conformité et les constatations au plus haut niveau de la direction.

« 4. La ou les personne(s) désignée(s) doivent avoir les qualifications, la formation et l'expérience décrites ci-dessous afin de pouvoir vérifier et surveiller d'une manière efficace que le système de gestion de la sécurité est appliqué conformément au code ISM.

« 4.1. Qualifications de la ou des personne(s) désignée(s).

« La personne désignée doit avoir, au minimum, un niveau d'enseignement formel comprenant :

« .1 Des qualifications obtenues auprès d'un établissement supérieur reconnu par l'administration ou par un organisme reconnu, dans une discipline appropriée de la gestion ou des sciences physiques ou techniques ; ou

« .2 Des qualifications et un service en mer en tant qu'officier breveté, en application de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW), telle que modifiée ; ou

« .3 Tout autre niveau d'enseignement formel, complété par au moins trois années d'expérience à un poste de responsabilités dans le domaine de la gestion des navires.

« 4.2. Formation de la ou des personne(s) désignée(s).

« La personne désignée doit avoir suivi une formation portant sur les éléments de la gestion de la sécurité, conformément aux prescriptions du code ISM, notamment en ce qui concerne :

« .1 La connaissance et la compréhension du code ISM ;

« .2 Les règles et règlements obligatoires ;

« .3 Les recueils de règles, codes, directives et normes applicables, selon qu'il convient ;

« .4 Les techniques d'évaluation (examen, entretiens, analyse et établissement des rapports) ;

- « .5 Les aspects techniques ou opérationnels de la gestion de la sécurité ;
- « .6 Les connaissances appropriées des transports maritimes et des opérations à bord ;
- « .7 La participation à un audit au moins d'un système de gestion de type maritime ; et
- « .8 La communication efficace avec le personnel de bord et la direction.

« 4.3. Expérience de la ou des personne(s) désignée(s).

« La personne désignée doit posséder une expérience lui permettant :

« .1 De formuler des observations relatives au code ISM au plus haut niveau de la direction et d'obtenir un appui constant en vue d'améliorer le système de gestion de la sécurité ;

« .2 De déterminer si les éléments du système de gestion de la sécurité sont conformes ou non aux prescriptions du code ISM ;

« .3 De déterminer l'efficacité du système de gestion de la sécurité au sein de la compagnie et à bord du navire, en utilisant pour cela des principes reconnus en matière d'audit interne et d'examen des systèmes de gestion, en vue de garantir le respect des règles et règlements ;

« .4 D'évaluer l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité permet de garantir le respect d'autres règles et règlements qui ne sont pas couverts par des visites réglementaires ou des visites de classification, et de faciliter la vérification du respect de ces règles et règlements ;

« .5 D'évaluer si les pratiques sûres recommandées par l'OMI, l'Administration, les sociétés de classification et d'autres organismes internationaux ou organismes du secteur maritime en vue de promouvoir une culture de la sécurité ont été prises en considération ; et

« .6 De recueillir et d'analyser les données relatives à des cas et situations potentiellement dangereuses, quasi-accidents, incidents et accidents et d'en tirer des enseignements pour améliorer le système de gestion de la sécurité au sein de la compagnie et à bord des navires.

« 4.4. Obligations de la compagnie et documents.

« La compagnie doit offrir des cours de formation couvrant les qualifications, la formation et l'expérience requises, ainsi que les procédures appropriées pour assurer le respect des prescriptions du code ISM, y compris une formation pratique et une mise à jour continue.

« La compagnie doit être en mesure de fournir les documents attestant que la personne désignée possède les qualifications, la formation et l'expérience requises pour s'acquitter de ses fonctions en vertu des dispositions du code ISM.

« *Art. 160-3.04.* – Notification et analyse des défauts de conformités, constatations, accidents et incidents potentiellement dangereux

« 1. Le système de gestion de la sécurité comprend des procédures garantissant que les défauts de conformité, les constatations et les incidents potentiellement dangereux sont notifiés à une ou des personne(s) responsable(s) au sein de la direction.

« La compagnie doit mettre en place un système lui permettant d'enregistrer, d'enquêter, d'évaluer, de passer en revue et d'analyser de telles notifications et de prendre les mesures appropriées.

« 2. Le système doit garantir que la ou les personnes responsables examinent et évaluent ces notifications afin de déterminer les mesures correctives à prendre et de s'assurer que de tels incidents ne se reproduisent pas.

« L'évaluation des notifications peut donner lieu à :

« .1 Des mesures correctives appropriées ;

« .2 Des amendements aux procédures et instructions en vigueur ; et

« .3 L'élaboration de nouvelles procédures et instructions.

« 3. La ou les personnes responsables surveillent la mise en œuvre des mesures prises pour remédier aux défauts de conformité et aux défauts notifiés.

« Un accusé de réception peut être envoyé aux personnes à l'origine des notifications. Cet accusé de réception fournit des renseignements sur l'analyse de la notification, les actions correctives envisagées et sur les décisions prises.

« 4. La compagnie doit promouvoir la notification des quasi-accidents afin d'assurer et d'améliorer la sensibilisation aux questions de sécurité. La notification et l'analyse de tels incidents sont indispensables pour que la compagnie puisse effectuer une évaluation efficace des risques. La compagnie devrait s'appuyer sur les recommandations de la circulaire MSC-MEPC.7/Circ. 7.

« *Art. 160-3.05.* – Audits internes.

« Les compagnies doivent effectuer des audits internes au moins une fois par an pour vérifier que les activités à terre et à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité. Ces vérifications internes doivent être préparées et effectuées conformément aux procédures établies par la compagnie.

« Ces procédures doivent couvrir au minimum les aspects ci-après :

« .1 Responsabilités ;

« .2 Compétence et choix des auditeurs ;

« .3 Calendrier ou programme d'audits ;

« .4 Préparation et planification de l'audit ;

« .5 Exécution de l'audit ;

« .6 Rapport d'audit ; et

« .7 Suivi des mesures correctives.

« Art. 160-3.06. – Revue du système de gestion de la sécurité.

« 1. La compagnie doit, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser et évaluer l'efficacité du système de gestion de la sécurité conformément aux procédures qu'elle a établies.

« Par ailleurs, l'une des responsabilités du capitaine consiste à passer en revue le système de gestion de la sécurité et à en signaler les lacunes à la direction à terre.

« 2. Les évaluations et revues effectuées par la direction aident la compagnie à atteindre les objectifs généraux qui ont été fixés en matière de gestion de la sécurité. En fonction des résultats de ces évaluations, la compagnie prend des mesures pour améliorer l'efficacité du système.

« Ces évaluations et revues doivent être effectuées périodiquement ou lorsque cela s'avère nécessaire, par exemple dans le cas de défaillances graves du système. Toute défectuosité constatée lors de ces évaluations doit faire l'objet d'une mesure corrective appropriée qui tienne compte des objectifs de la compagnie.

« Le résultat des évaluations est porté, d'une manière formelle, à l'attention de l'ensemble du personnel intéressé.

« La revue effectuée par la direction doit au moins tenir compte du résultat des audits internes, de toute irrégularité signalée par le personnel, des revues effectuées par le(s) capitaine(s), des analyses des défauts de conformité, accidents et incidents potentiellement dangereux et de toute autre indication d'une défaillance éventuelle du système de gestion de la sécurité, par exemple les défauts de conformité signalés par des parties extérieures, les rapports des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, etc.

#### « CHAPITRE 160-4

##### « Documents et titres de gestion de la sécurité

« Art. 160-4.01. – Document de conformité.

« 1. Pour les compagnies dont l'approbation des navires relève de la Commission centrale de sécurité, le document de conformité est délivré et renouvelé par le sous-directeur chargé de la sécurité maritime, après vérification initiale au siège de la compagnie et présentation du rapport d'audit à ladite commission pour avis.

« Pour les compagnies dont l'approbation des navires relève d'une commission régionale de sécurité, le document de conformité est délivré et renouvelé par le directeur interrégional de la mer (DIRM) ou le directeur de la mer (DM) compétent, après vérification initiale au siège de la compagnie et présentation du rapport d'audit à ladite commission pour avis.

« Le directeur interrégional de la mer ou le directeur de la mer compétent est celui dont dépend géographiquement le siège de la compagnie.

« 2. La composition et les qualifications de l'équipe d'audit chargée d'évaluer la conformité au code international de gestion de la sécurité (code ISM) du système de gestion de la sécurité d'une compagnie sont définies à l'annexe 160-2.A.1.

« Pour les compagnies visées au premier alinéa du paragraphe 1 ci-dessus, les membres de l'équipe d'audit sont désignés par le sous-directeur chargé de la sécurité maritime.

« Pour les compagnies visées au deuxième alinéa du paragraphe 1 ci-dessus, les membres de l'équipe d'audit sont désignés par le directeur interrégional de la mer (DIRM) ou le directeur de la mer (DM), compétent.

« Art. 160-4.02. – Certificat de gestion de la sécurité.

« 1. Le certificat de gestion de la sécurité est délivré, visé et renouvelé par le président d'une commission de visite spéciale chargée d'évaluer la conformité au code ISM du système de gestion de la sécurité appliqué au navire.

« 2. La commission de visite est nommée sur décision du chef du centre de sécurité des navires compétent.

« La composition de l'équipe d'audit sera établie suivant les qualifications définies à l'annexe 160-2.A.1 et en s'aidant du tableau de qualifications des auditeurs tenu par le bureau de la réglementation et du contrôle des navires.

« Lorsque l'audit n'est pas réalisé par les auditeurs du centre de sécurité compétent, il appartient toutefois au chef de ce centre de désigner les membres de la commission de visite après avis du chef du centre de sécurité des navires concerné.

« Art. 160-4.03. – Cas particuliers.

« 1. Lorsque l'établissement principal de la compagnie se situe hors du territoire français, la procédure suivante s'applique :

« 1.1. Si la compagnie dispose d'un document de conformité délivré par l'administration d'un Etat membre de l'Union européenne ou par un organisme reconnu, sous la responsabilité de cet Etat membre, le sous-directeur chargé de la sécurité maritime délivre un document de conformité sur présentation du document de conformité délivré par ou sous la responsabilité de cet Etat membre.

« 1.2. Si la compagnie n'est pas titulaire d'un document de conformité délivré dans les conditions définies au paragraphe 1.1, le document de conformité est, sauf décision particulière du sous-directeur chargé de la sécurité maritime, délivré conformément aux dispositions de l'article 160-4.01.

« 1.3. En outre, l'administration peut déterminer pour les navires d'une telle compagnie des conditions particulières de délivrance du certificat de gestion de la sécurité.

« 2. A la demande d'une administration étrangère, conformément à la règle 13-2 du code ISM, le sous-directeur chargé de la sécurité maritime peut, après vérification de la conformité du système de gestion de la sécurité de la compagnie, délivrer un document de conformité. »

**Art. 2.** – Le directeur des affaires maritimes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 22 mars 2011.

Pour la ministre et par délégation :  
*Le directeur des affaires maritimes,*  
P. PAOLANTONI