

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Arrêté du 21 juin 2010 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987
relatif à la sécurité des navires (divisions 160 du règlement annexé)

NOR : DEVT1015866A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

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 836^e session en date du 2 juin 2010,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 et 3 ci-après.

Art. 2. – Le texte de la division 160 du règlement annexé du 23 novembre 1987 est remplacé comme suit :

« CHAPITRE 160-01

« Code international de gestion de la sécurité

« Art. 160-01.01. – Avant-propos.

« Lors de l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 1998, les amendements de 1994 à la convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), qui ont donné lieu à l'introduction d'un nouveau chapitre IX dans la convention, le code international de gestion de la sécurité (code ISM) aura force obligatoire. Le chapitre IX, modifié par la résolution MSC.99(73), est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2002, et, par la résolution MSC.194(80), est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

« Les origines du code ISM remontent à la fin des années 1980, qui ont vu la manifestation d'une préoccupation croissante quant à l'insuffisance des normes de gestion en matière de navigation maritime. Les enquêtes menées à la suite d'accidents ont révélé que de graves erreurs avaient été commises par des responsables de la gestion. En 1987, l'assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.596(16) qui priait le comité de la sécurité maritime de mettre au point des directives concernant les procédures de gestion à bord et à terre, afin de garantir la sécurité de l'exploitation des transbordeurs rouliers à passagers.

« Le code ISM s'est développé à travers l'élaboration des directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, que l'assemblée de l'OMI a adoptées en 1989 par la résolution A.647(16), ainsi que les directives révisées, adoptées deux ans plus tard par la résolution A.680(17), jusqu'à sa forme actuelle, à savoir le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code international de gestion de la sécurité – code ISM), adopté en 1993 par la résolution A.741(18). Le code a été modifié en décembre 2000 par la résolution MSC.104(73) et ses amendements sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2002. Le code a été de nouveau modifié en décembre 2004 par la résolution MSC.179(79) et les résolutions sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2006, puis de nouveau modifié en mai 2005 par la résolution MSC.195(80), les amendements sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2009. Modifié en décembre 2008 par la résolution MSC.273(85) qui a été adoptée le 1^{er} janvier 2010 et ses amendements entrèrent en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

« En 1995, reconnaissant qu'il était nécessaire d'appliquer le code ISM de manière uniforme et que les administrations pourraient avoir à conclure des accords concernant la délivrance de certificats par d'autres administrations, conformément au chapitre IX de la convention SOLAS et au code ISM, l'assemblée de l'OMI a adopté, par la résolution A.788(19), les directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM). Ces directives ont été remplacées par les directives révisées, adoptées en novembre 2001 par la résolution A.913(22) qui annulait la résolution A.788(19).

« En décembre 2009, les directives pour l'application du code ISM ont été adoptées par la résolution 1022(26). Cette résolution, qui annule la résolution A.913(22), entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

« Cette division intègre le texte du chapitre IX de la convention SOLAS, les directives ci-dessus. En complément, cette division intègre les directives pour l'application opérationnelle du code ISM par les compagnies, les directives sur les qualifications, la formation et l'expérience requise pour s'acquitter du rôle de personne désignée en vertu des dispositions du code ISM, et les recommandations concernant la notification des quasi-accidents.

« *Art. 160-01.02.* – Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires (chapitre IX à l'annexe de la convention SOLAS de 1974).

« Règle 1 : définitions.

« Aux fins de l'application du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire :

« 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 que l'Organisation a adopté par la résolution A.741(18) et tel qu'il pourra être modifié par l'organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la convention en vigueur concernant les procédures d'amendement applicables à l'annexe, à l'exclusion du chapitre I^{er}.

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

« 3. "Pétrolier" désigne un pétrolier tel que défini à la règle II-1/2.12 de l'annexe I du protocole de 1978 à la convention MARPOL de 1973.

« 4. "Navire-citerne pour produits chimiques" désigne un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle VII/8.2 de la convention SOLAS ; c'est-à-dire un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du recueil IBC.

« 5. "Transporteur de gaz" désigne un transporteur de gaz tel que défini à la règle VII/11.2 de la convention SOLAS ; c'est-à-dire 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 IGC.

« 6. "Vraquier" désigne un navire qui, en général, compte un seul pont, des citernes supérieures et des citernes latérales en trémie dans ses espaces à cargaisons et qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac et inclut les navires tels que les minéraliers et les transporteurs mixtes.

« 7. "Unité mobile de forage au large" (MODU) désigne un navire capable d'effectuer des opérations de forage ayant pour but d'explorer ou d'exploiter les ressources du sous-sol marin, comme les hydrocarbures liquides ou gazeux, le soufre ou le sel.

« 8. "Engin à grande vitesse" désigne un engin tel que défini à la règle X/1 de la convention SOLAS ; c'est-à-dire un engin capable d'atteindre une vitesse maximale, en mètres par seconde (m/s), égale ou supérieure à $3,7 \nabla_{0,166}^{0,166}$; Dans cette formule ∇ = volume du déplacement (m³), à l'exclusion des engins dont la coque, en mode d'exploitation sans tirant d'eau, est complètement soutenue au-dessus de la surface de l'eau par des forces aérodynamiques engendrées par l'effet de sol.

« Règle 2 : application.

« 1. Le présent chapitre s'applique aux navires, quelle que soit la date à laquelle ils ont été construits, comme suit :

« – aux navires à passagers, y compris aux engins à passagers à grande vitesse, au plus tard le 1^{er} juillet 2008 ;

« – aux pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques, transporteurs de gaz, vraquiers et engins à grande vitesse d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux au plus tard le 1^{er} juillet 1998 ; et

« – aux autres navires de charge et aux unités mobiles de forage au large d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux au plus tard le 1^{er} juillet 2002 ;

« – aux navires rentrant dans le champ d'application de l'article 160-01.03.

« 2. Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales.

« Règle 3 : prescriptions relatives à la gestion de la sécurité.

« 1. La compagnie et le navire doivent satisfaire aux prescriptions du code international de gestion de la sécurité. Aux fins de la présente règle, les prescriptions du code doivent être traitées comme ayant force obligatoire.

« 2. Le navire doit être exploité par une compagnie détentrice d'un document de conformité tel que visé à la règle 4.

« Règle 4 : certificat.

« 1. Un document de conformité doit être délivré à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du code international de gestion de la sécurité. Ce document doit être délivré par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou, à la demande de l'administration, par un autre gouvernement contractant.

« 2. Un exemplaire du document de conformité doit être conservé à bord du navire afin que le capitaine puisse, sur demande, le présenter aux fins de vérification.

« 3. Un certificat dit “certificat de gestion de la sécurité” doit être délivré à chaque navire par l’administration ou par un organisme reconnu par celle-ci. Avant de délivrer le certificat de gestion de la sécurité, l’administration ou l’organisme reconnu par celle-ci doit vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.

« Règle 5 : maintien des conditions.

« Le système de gestion de la sécurité doit être maintenu conformément aux dispositions du code international de gestion de la sécurité.

« Règle 6 : vérification et contrôle.

« 1. L’administration, un autre gouvernement contractant à la demande de l’administration ou un organisme reconnu par l’administration doit périodiquement vérifier le bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité du navire.

« 2. Un navire qui est tenu de posséder un certificat délivré en vertu des dispositions de la règle 4-3 doit être soumis au contrôle prévu par les dispositions de la règle XI/4 de la convention SOLAS. A cette fin, un tel certificat doit être considéré comme un certificat délivré conformément à la règle I/1 ou I/13 de la convention SOLAS.

« Art. 160-01.03. – Champ d’application.

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

« a) tous transbordeurs rouliers à passagers (1) ;

« b) tous autres navires à passagers effectuant une navigation internationale, y compris les engins à passagers à grande vitesse ;

« c) tous autres navires à passagers, y compris les engins à passagers à grande vitesse et les submersibles à passagers (2), de classe A ou B au sens de l’article 223.02 de la division 223 du présent règlement ;

« d) tous navires de charge et unités mobiles de forage au large d’une jauge brute égale ou supérieure à 500, quel que soit le type de navigation effectuée.

(1) En application du règlement européen (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil, le code ISM est applicable à tous les transbordeurs rouliers à passagers, y compris ceux effectuant une navigation nationale.

« (2) 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. 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 s’ils sont ou seront pourvus d’un équipage et transporteront ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales ;

« 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 classe C et D au sens de l’article 223.02 de la division 223 du présent règlement.

« 3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 ci-dessous, les navires suivants et les compagnies qui les exploitent sont tenus de se conformer aux dispositions de la présente division au plus tard le 24 mars 2008 :

« a) Navires à passagers visés au paragraphe 1 (c) ci-dessus ;

« b) Navires de charge et unités mobiles de forage au large visés au paragraphe 1 (d) ci-dessus et effectuant une navigation nationale ;

« c) 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.

« 4. A Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, les transbordeurs rouliers à passagers pratiquant une navigation exclusivement nationale et les navires visés au paragraphe 3 ci-dessus, ainsi que les compagnies qui les exploitent, sont tenus de se conformer aux dispositions de la présente division au plus tard le 1^{er} juillet 2010.

« Art. 160-01.03-1. – Champ d’application au titre du contrôle par l’Etat du port.

« Au titre du contrôle par l’Etat du port, les navires suivants et les compagnies qui les exploitent sont tenus de se conformer aux dispositions du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil au plus tard le 24 mars 2008 :

« a) Tous transbordeurs rouliers à passagers effectuant exclusivement des voyages nationaux, quel que soit leur pavillon ;

« b) Tous autres navires à passagers, y compris les engins à passagers à grande vitesse et les submersibles à passagers, de classe A ou B au sens de l'article 223.02 de la division 223 du présent règlement, quel que soit leur pavillon ;

« c) Tous navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant exclusivement des voyages nationaux, quel que soit leur pavillon ;

« d) Toutes unités mobiles de forage au large de jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant exclusivement des voyages nationaux et opérant sous l'autorité d'un Etat membre de l'Union européenne ;

« e) Navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, navires en bois de construction primitive, yachts et navires de plaisance, battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne, pourvus d'un équipage et transportant plus de douze passagers à des fins commerciales.

« Art. 160-01.04. – Dispositions applicables.

« 1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, 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 (3).

« 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 définis au chapitre 160-3. Les modalités de délivrance de ces documents et titres sont fixées au chapitre 160-2.

(3) Reproduit à l'article 160-01.05.

« Art. 160-01.05. – code international de gestion de la sécurité. Résolution A.741(18) tel 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 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 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.

« Art. 160-01.05.A.1. – Partie A. – Mise en œuvre.

« 1. Généralités

« 1.1. Définitions

« 1.2. Objectifs

« 1.3. Application

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

« 2. Politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement

« 3. Responsabilités et autorité de la compagnie

« 4. Personne(s) désignée(s)

« 5. Responsabilités et autorité du capitaine

« 6. Ressources et personnel

« 7. Etablissement de plans pour les opérations à bord

« 8. Préparation aux situations d'urgence

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

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

« 11. Documents

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

« Partie B. – Certification et vérification

« 13. Certificat, vérification et contrôle

- « 14. Certification provisoire
- « 15. Vérification
- « 16. Modèles de certificats

« 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. "Constatation" 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 :

- « – offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger ;
- « – évaluer tous les risques identifiés pour ses navires, son personnel et l'environnement et établir des mesures de sécurité appropriées ; et
- « – 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 :

- « – que les règles et règlements obligatoires sont observés ; et
- « – 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) désignée(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 comprend.

« 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 des 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 12 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 déficiences constatées.

« **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 :

- « – une compagnie vient d'être créée ; ou
- « – 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 12 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 :

- « – à des navires neufs au moment de la livraison ;
- « – lorsqu'une compagnie prend en charge l'exploitation d'un nouveau navire ; ou
- « – 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 :

- « – le document de conformité, ou le document provisoire, correspond au navire en question ;
- « – 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 ;
- « – la compagnie a planifié un audit interne de la gestion du navire dans un délai de trois mois ;
- « – le capitaine et les officiers principaux sont familiarisés avec le système de gestion de la sécurité et des dispositions prévues pour son application ;
- « – les consignes qui sont considérées essentielles sont données avant l'appareillage ; et
- « – 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 devraient être établis selon les modèles figurant à l'appendice du présent code. Lorsque la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte devrait comprendre une traduction dans l'une de ces deux langues.

« 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 160-02*

« *Directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (CODE ISM) par les administrations*

« Résolution A.1022(26)

« *Introduction*

« *Le code ISM*

« Le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code international de gestion de la sécurité [code ISM]) a été adopté par l'Organisation par la résolution A.741(18) et est devenu obligatoire par suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 1998, du chapitre IX

de la convention SOLAS relatif à la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. Le code ISM établit une norme internationale pour la sécurité de la gestion et de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution.

« A sa quatre-vingt-cinquième session, le comité de la sécurité maritime a adopté des amendements aux sections 1, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 et à l'appendice du code ISM par la résolution MSC.273(85). En conséquence, il est nécessaire de réviser le texte des directives qui figurent dans la résolution A.913(22) de l'assemblée, lequel est remplacé par celui des présentes directives.

« En vertu du code ISM, les compagnies doivent établir des objectifs en matière de sécurité, tels que définis à la section 1.2, et également 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 du code ISM devrait 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.

« *Application obligatoire du code ISM*

« 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.

« L'application obligatoire du code ISM a pour objectif d'assurer :

« – le respect des règles et règlements obligatoires relatifs à la sécurité de l'exploitation des navires et à la protection de l'environnement ; et

« – la mise en œuvre et l'application efficace de ces règles et règlements par les administrations.

« Une application efficace par l'administration doit comprendre la vérification que le système de gestion de la sécurité est conforme aux prescriptions du code ISM et la vérification que les règles et règlements obligatoires sont observés.

« L'application obligatoire du code ISM devrait garantir, favoriser et promouvoir la prise en considération des recueils de règles, codes, directives et normes recommandés par l'Organisation, les administrations, les sociétés de classification et les organisations du secteur maritime.

« *Responsabilités en matière de vérification et de certification*

« 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.

« La résolution A.739(18) sur les directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration et la résolution A.789(19) sur les spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'administration en matière de visites et de délivrance des certificats, qui ont été rendues obligatoires en vertu de la règle IX/1 de la convention SOLAS, ainsi que la résolution A.847(20) sur les directives visant à aider les Etats du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI (4), sont applicables lorsqu'une administration autorise des organismes à délivrer en son nom des documents de conformité et des certificats de gestion de la sécurité.

« Résolution A.847(20) annulée et remplacée par la résolution A.996(25), code d'application des instruments de l'OMI 2007, tel qu'amendé par la résolution A.1019(26)

« 1. *Portée et application.*

« 1.1 Définitions.

« Les termes utilisés dans les présentes directives ont le sens qui leur est donné dans le code ISM.

« 1.2. Portée et application.

« Les présentes directives visent à établir les principes fondamentaux qu'il convient d'observer pour :

« – vérifier que le système de gestion de la sécurité d'une compagnie responsable de l'exploitation de navires ou que le système de gestion de la sécurité appliqué à bord du ou des navires relevant de cette compagnie satisfait au code ISM ; et

« – délivrer et vérifier annuellement les documents de conformité et délivrer et vérifier de façon intermédiaire les certificats de gestion de la sécurité.

« 2. *Vérification du respect du code ISM.*

« 2.1. Généralités.

« 2.1.1. 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 devrait comprendre les objectifs énoncés dans le code ISM.

« 2.1.2. Les administrations devraient vérifier que les prescriptions du code ISM sont observées en déterminant :

« – si le système de gestion de la sécurité de la compagnie est conforme aux prescriptions du code ISM ; et

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

« 2.1.3. Pour déterminer si les éléments du système de gestion de la sécurité sont conformes ou non aux prescriptions du code ISM, il peut être nécessaire d'établir des critères d'évaluation. Il est recommandé aux

administrations d'éviter d'établir des critères sous forme de solutions normatives concernant le système de gestion. En effet, si les critères d'évaluation sont établis sous forme de prescriptions, il se peut que, par suite de la gestion de la sécurité dans le secteur maritime, des compagnies appliquent des solutions élaborées par d'autres ; il serait alors difficile pour une compagnie d'élaborer les solutions qui lui conviennent le mieux ou qui sont les mieux adaptées à ses opérations ou ses navires.

« 2.1.4. Il est donc recommandé aux administrations d'évaluer le système de gestion de la sécurité pour déterminer si celui-ci permet de réaliser efficacement les objectifs fixés, plutôt que pour déterminer s'il est conforme à des prescriptions détaillées venant s'ajouter à celles du code ISM, de manière à éviter d'avoir à élaborer des critères destinés à faciliter l'évaluation du respect du code par la compagnie.

« 2.2. Mesure dans laquelle le système de gestion de la sécurité permet de réaliser des objectifs généraux en matière de gestion de la sécurité.

« 2.2.1. Le code ISM établit des objectifs généraux en matière de gestion de la sécurité.

« Ces objectifs sont les suivants :

« – offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger ;

« – évaluer tous les risques identifiés pour les navires, le personnel et l'environnement et établir des mesures de sauvegarde ; et

« – améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord en matière de gestion de la sécurité, et notamment préparer ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que sur celui de la protection de l'environnement.

« La vérification devrait aider et encourager les compagnies à réaliser ces objectifs.

« 2.2.2. Les objectifs susmentionnés donnent aux compagnies des orientations précises pour mettre en place les éléments du système de gestion de la sécurité conformément au code ISM. Toutefois, ils ne devraient pas servir à formuler des interprétations détaillées qui seraient utilisées pour voir si les prescriptions du code sont observées ou non, étant donné que l'on ne peut pas déterminer si le système de gestion de la sécurité permet de réaliser ces objectifs autrement qu'en vérifiant qu'il satisfait aux prescriptions du code.

« 2.3. Mesure dans laquelle le système de gestion de la sécurité permet de satisfaire aux prescriptions spécifiques en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

« 2.3.1. Le premier critère à observer pour formuler les interprétations nécessaires à l'évaluation du respect des prescriptions du code ISM devrait être la mesure dans laquelle le système de gestion de la sécurité permet de satisfaire aux prescriptions spécifiques définies dans le code ISM en fonction de normes spécifiques de sécurité et de prévention de la pollution.

« Les normes spécifiques de sécurité et de protection de l'environnement prescrites par le code sont les suivantes :

« – les règles et règlements obligatoires doivent être observés ; et

« – 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 doivent être pris en considération.

« 2.3.2. Tous les registres pouvant faciliter la vérification du respect du code ISM devraient pouvoir être examinés. A cette fin, l'administration devrait veiller à ce que la compagnie fournisse aux auditeurs les registres réglementaires et registres de classification qui ont trait aux mesures que la compagnie a prises pour s'assurer que les règles et règlements obligatoires sont toujours respectés. A cet égard, on peut examiner ces registres pour en établir l'authenticité et la véracité.

« 2.3.3. Certaines prescriptions obligatoires peuvent ne pas faire l'objet de visites réglementaires ou de visites de classification, comme par exemple :

« – le maintien en état du navire et de son armement entre les visites ; et

« – certaines normes d'exploitation.

« Des dispositions particulières peuvent être nécessaires en pareil cas pour garantir le respect des prescriptions et fournir les preuves objectives nécessaires aux fins de la vérification, à savoir notamment :

« – des procédures et des instructions documentées ; et

« – un compte rendu de la vérification des opérations courantes effectuée par les officiers principaux, lorsque cela est important pour garantir le respect.

« 2.3.4. 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 maritimes, ni ne remplace 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.

« 2.3.5. L'administration devrait s'assurer que la compagnie a :

« – tenu compte des recommandations mentionnées au paragraphe 1.2.3.2 du code ISM lors de la mise en place de son système de gestion de la sécurité ; et

« – établi des procédures pour garantir que ces recommandations sont appliquées, à terre comme à bord.

« 2.3.6. Dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité, l'application des recueils de règles, codes, directives et normes recommandés par l'Organisation, les administrations, les sociétés de classification et autres

organismes du secteur maritime n'a pas pour effet de rendre ces recommandations obligatoires en vertu du code ISM. Les auditeurs devraient néanmoins encourager les compagnies à adopter ces recommandations lorsqu'elles leur sont applicables.

« 3. *Processus de certification.*

« 3.1. Activités liées à la certification.

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

« .1 vérification initiale ;

« .2 vérification annuelle ou intermédiaire ;

« .3 vérification aux fins de renouvellement ; et

« .4 vérification supplémentaire.

« Ces vérifications sont effectuées lorsque la compagnie en fait la demande à l'administration ou à l'organisme habilité par l'administration à exécuter les fonctions liées à la certification en vertu du code ISM, ou lorsque l'administration en fait la demande à un autre gouvernement contractant à la convention.

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

« 3.2. Vérification initiale.

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

« 3.2.2. L'évaluation du système de gestion à terre effectuée par l'administration devrait 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.

« 3.2.3. Si les résultats de l'évaluation du système de gestion de la sécurité à terre sont satisfaisants, les préparatifs ou la planification peuvent commencer en vue de l'évaluation des navires de la compagnie.

« 3.2.4. Lorsque l'évaluation est terminée et donne des résultats satisfaisants, un document de conformité est délivré à la compagnie et des exemplaires de ce document devraient être communiqués 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, un exemplaire de ce certificat devrait également être transmis au siège de la compagnie.

« 3.2.5. Il faudrait également transmettre à l'administration des exemplaires de tous les certificats délivrés par un organisme reconnu.

« 3.2.6. Pour une compagnie comme pour un navire, l'audit de la gestion de la sécurité comprend les mêmes étapes principales. L'objet est de vérifier qu'une compagnie ou un navire satisfait aux prescriptions du code ISM. L'audit vise à déterminer :

« – 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 et qu'un tel système fonctionne, depuis trois mois au moins, à bord d'un navire au moins de chaque catégorie de navire exploitée par cette compagnie ; et

« – si le système de gestion de la sécurité permet de réaliser les objectifs définis au paragraphe 1.2.3 du code ISM. Il s'agit notamment 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 bord du navire et à terre, et notamment les dossiers de l'audit interne effectué par la compagnie, devraient pouvoir être examinés.

« 3.3. Vérification annuelle du document de conformité.

« 3.3.1. Il convient de procéder à des audits annuels de la gestion de la sécurité pour confirmer la validité du document de conformité et il conviendrait notamment d'examiner et de vérifier l'exactitude des registres réglementaires et de classification présentés pour un navire au moins de chaque catégorie de navire à laquelle s'applique le document de conformité. Ces audits ont pour objet 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.

« 3.3.2. 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.

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

« 3.4. Vérification intermédiaire du certificat de gestion de la sécurité.

« 3.4.1. Il faudrait procéder à des audits intermédiaires de la gestion de la sécurité 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 et que toutes modifications apportées au système sont conformes aux prescriptions du code ISM. 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.

« 3.4.2. 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.

« 3.5. Vérification aux fins de renouvellement.

« 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.

« 3.6. Audits de la 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 la gestion de la sécurité qui sont effectués dans le cadre de la vérification annuelle et ceux qui sont effectués dans le cadre de la vérification aux fins de renouvellement devraient se fonder sur les mêmes principes, même si leur portée est différente.

« 3.7. Demande d'audit.

« 3.7.1. La compagnie devrait soumettre une demande d'audit à l'administration ou à l'organisme habilité par l'administration à délivrer en son nom des documents de conformité et des certificats de gestion de la sécurité.

« 3.7.2. L'administration ou l'organisme reconnu devrait ensuite désigner l'auditeur responsable et, le cas échéant, l'équipe chargée de l'audit.

« 3.8. Examen préliminaire (examen du document).

« A titre préliminaire, l'auditeur devrait 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.

« 3.9. Préparation de l'audit.

« 3.9.1. L'auditeur responsable désigné devrait prendre contact avec la compagnie et établir un plan de l'audit.

« 3.9.2. L'auditeur devrait fournir les documents devant servir de base pour l'audit afin de faciliter les évaluations, enquêtes et examens, conformément aux procédures, instructions et formulaires normalisés qui ont été établis pour garantir l'uniformité des pratiques en matière d'audit.

« 3.9.3. L'équipe d'audit devrait être en mesure de communiquer efficacement avec les intéressés.

« 3.10. Exécution de l'audit.

« 3.10.1. La première étape de l'audit devrait être la tenue d'une réunion initiale pour présenter l'équipe d'audit à la direction de la compagnie, 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.

« 3.10.2. L'équipe d'audit devrait évaluer 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.

« 3.10.3. Des entretiens et l'examen des documents devraient servir à recueillir les preuves. On peut également, si nécessaire, faire une constatation des activités et des conditions 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.

« 3.10.4. Les constatations faites lors de l'audit devraient être documentées. Après avoir vérifié toutes les activités, l'équipe d'audit devrait passer en revue l'ensemble de ses constatations pour voir quelles sont celles qui doivent être signalées comme étant des non-conformités, aussi bien du point de vue des prescriptions générales que des prescriptions particulières du code ISM.

« 3.10.5. A la fin de l'audit et avant de rédiger son rapport, l'équipe devrait tenir une réunion avec la direction de la compagnie et les responsables des fonctions visées afin de présenter ses constatations de manière à s'assurer que les résultats de l'audit sont bien compris.

« 3.11. Rapport d'audit.

« 3.11.1. Le rapport d'audit devrait être établi sous la direction de l'auditeur responsable, lequel doit veiller à ce qu'il soit précis et complet.

« 3.11.2. Le rapport d'audit devrait comprendre les éléments suivants : plan de l'audit, identification des membres de l'équipe d'audit, dates, identification de la compagnie, toutes non-conformités constatées et constatations portant sur l'efficacité avec laquelle le système de gestion de la sécurité permet de réaliser les objectifs spécifiés.

« 3.11.3. Un exemplaire du rapport d'audit devrait être remis à la compagnie. Il faudrait recommander à la compagnie de fournir au navire intéressé un exemplaire des rapports des audits de la gestion à bord.

« 3.12. Suivi des mesures correctives.

« 3.12.1. Il incombe à la compagnie de définir et de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour remédier à une non-conformité ou pour en éliminer la cause. 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.

« 3.12.2. Les mesures correctives et les audits consécutifs éventuels devraient être menés à bien dans les délais fixés. Les audits consécutifs devraient être demandés par la compagnie.

« 3.13. Responsabilités de la compagnie ayant trait aux audits de la gestion de la sécurité.

« 3.13.1. 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.

« 3.13.2. 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.

« Lorsque de graves non-conformités sont constatées, les administrations et les organismes reconnus devraient se conformer aux procédures énoncées dans la circulaire MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401.

« 3.14. Responsabilités de l'organisme procédant à la certification en vertu du code ISM.

« Il incombe à l'organisme procédant à la certification en vertu du code ISM de veiller à ce que le processus de certification se déroule conformément au code ISM et aux présentes directives et, notamment, à ce que le contrôle de gestion de tous les aspects de la certification soit conforme à l'appendice des présentes directives.

« 3.15. Responsabilités de l'équipe de vérification.

« 3.15.1. Que les vérifications nécessaires en vue de la certification soient effectuées ou non par une équipe, il conviendrait d'en désigner un responsable (conducteur d'audit). Le responsable, ou conducteur d'audit, devrait pouvoir prendre les décisions finales concernant le déroulement de la vérification et l'établissement des constatations. Il devrait notamment avoir les responsabilités suivantes :

- « – établir un plan de vérification ; et
- « – soumettre le compte rendu de la vérification.

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

« *Art. 160-02.A1. – Appendice.*

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

« Résolution A.1022(26)

« 1. *Introduction.*

« L'équipe d'audit qui intervient dans le processus de certification en vertu du code ISM et l'organisme dont elle dépend devraient se conformer aux prescriptions spécifiques énoncées dans le présent appendice.

« 2. *Norme de gestion.*

« 2.1. Les organismes chargés de vérifier le respect du code ISM devraient posséder, au sein de leurs propres services, des compétences dans les domaines suivants :

- « – le respect des règles et règlements applicables aux navires exploités par la compagnie, y compris la délivrance des brevets aux gens de mer ;
- « – les activités liées à l'approbation, aux visites et à la certification ;
- « – le mandat dont il faut tenir compte dans le cadre du système de gestion de la sécurité, tel que prescrit par le code ISM ; et
- « – l'expérience pratique de l'exploitation des navires.

« 2.2. Conformément à la convention, les organismes habilités par l'administration à délivrer, sur sa demande, des documents de conformité et des certificats de gestion de la sécurité devraient satisfaire aux dispositions de la résolution A.739(18) sur les directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration et de la résolution A.789(19) sur les spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'administration en matière de visites et de délivrance des certificats.

« 2.3. Tout organisme procédant à la vérification du respect des dispositions du code ISM devrait veiller à ce que les services d'expertise-conseil soient indépendants de ceux qui participent à la procédure de certification.

« 2.4. La société de classification habilitée doit avoir été reconnue en application des dispositions de la division 140.

« 2.5. Sont habilitées à évaluer les systèmes de gestion de la sécurité les sociétés de classification suivantes :

- « – Bureau Veritas ;
- « – Lloyd's Register of Shipping ;
- « – Det Norske Veritas ;
- « – Germanischer Lloyd ;

« 3. *Normes de compétence.*

« 3.1. Gestion du système de certification en vertu du code ISM.

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

« 3.2. Compétences de base requises pour procéder aux vérifications.

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

- « – 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
- « – 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.

« 3.2.2. 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 :

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

« 3.2.3. Ces compétences devraient être démontrées par le biais d'examens, écrits ou oraux, ou d'autres moyens jugés acceptables.

« 3.3. Compétences requises pour la vérification initiale et la vérification aux fins de renouvellement.

« 3.3.1. Pour pouvoir évaluer pleinement si la compagnie ou le navire satisfait aux prescriptions du code ISM, outre les compétences de base mentionnées en 3.2 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 :

- « – de déterminer si les éléments du système de gestion de la sécurité sont conformes ou non aux prescriptions du code ISM ;
- « – 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 ;
- « – 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
- « – d'évaluer si les pratiques sûres recommandées par l'Organisation, les administrations, les sociétés de classification et les organisations du secteur maritime ont été prises en considération.

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

« 3.3.3. Le personnel chargé d'effectuer une vérification initiale ou une vérification aux fins de renouvellement devrait avoir au moins cinq ans d'expérience dans des domaines intéressant les aspects techniques ou opérationnels de la gestion de la sécurité et devrait 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.

« 3.4. Compétences requises aux fins des vérifications annuelles, intermédiaires et intérimaires.

« Le personnel appelé à effectuer une vérification annuelle, intermédiaire ou intérimaire devrait satisfaire aux prescriptions de base applicables au personnel participant aux vérifications et devrait avoir participé au moins à deux vérifications initiales, annuelles ou aux fins de renouvellement. Il devrait 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.

« 4. *Dispositions concernant les qualifications*

« Les organismes procédant à la certification en vertu du code ISM devraient avoir mis en œuvre un système documenté pour la formation du personnel qui sera appelé à procéder à la vérification du respect du code ISM

et pour la mise à jour continue des connaissances et des compétences de ce personnel. Ce système devrait comprendre des cours de formation théorique portant sur toutes les compétences requises et sur les procédures applicables en matière de certification, ainsi qu'une formation pratique dirigée, et il devrait fournir un document attestant que la formation a été suivie avec succès.

« 5. *Procédures et instructions à suivre pour la certification*

« Les organismes procédant à la certification en vertu du code ISM devraient avoir mis en œuvre un système documenté qui garantisse que le processus de certification se déroule conformément à la présente norme. Ce système devrait notamment comprendre des procédures et des instructions concernant :

- « – les accords contractuels avec les compagnies ;
- « – la planification, la programmation et l'exécution des vérifications ;
- « – la notification des résultats des vérifications ;
- « – la délivrance des documents de conformité et des certificats de gestion de la sécurité ainsi que des documents et certificats provisoires ; et
- « – les mesures correctives et le suivi des vérifications, y compris les mesures à prendre en cas de non-conformité majeure.

« *Art. 160-02.A.2.* – Directives pour l'application opérationnelle du code international de gestion de la sécurité (CODE ISM) par les compagnies (MSC-MEPC.7/Circ.5).

« 1. Le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-deuxième session (29 novembre-8 décembre 2006), et le comité de la protection du milieu marin, à sa cinquante-sixième session (9-13 juillet 2007), ont examiné le rapport du groupe d'experts indépendants sur l'impact et l'efficacité du code ISM du point de vue du renforcement de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection du milieu marin et sont convenus qu'il serait utile d'élaborer des directives à l'intention des compagnies, ainsi qu'une formation appropriée à l'intention des gens de mer, afin de faciliter l'application du code.

« 2. Le comité de la protection du milieu marin, à sa cinquante-sixième session (9-13 juillet 2007), et le comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-troisième session (3-12 octobre 2007), sont convenus également qu'il était essentiel de réviser les directives existantes et d'élaborer de nouvelles directives pour aider les compagnies à appliquer le code ISM d'une manière efficace.

« 3. En conséquence, les comités ont approuvé les directives pour l'application opérationnelle du code ISM par les compagnies dont le texte figure en annexe à la présente circulaire.

« 4. Il est recommandé aux gouvernements membres et aux organisations internationales intéressées de porter la présente circulaire à l'attention de toutes les parties intéressées.

« *Art. 160-02.A.3.* – Directives pour l'application opérationnelle du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les compagnies (annexe à la SC-MEPC.7/Circ 5).

« 1. *Introduction.*

« 1.1. Le code ISM.

« 1.1.1. Le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code international de gestion de la sécurité [code ISM]) a été adopté par l'Organisation par la résolution A.741(18) et il est devenu obligatoire par suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 1998, du chapitre IX de la convention SOLAS relatif à la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. Le code ISM établit une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution.

« 1.1.2. A sa soixante-troisième session, le comité de la sécurité maritime avait adopté des amendements au chapitre IX de la convention SOLAS, par la résolution MSC.99(73), et aux sections 1, 7, 13, 14, 15 et 16 du code ISM, par la résolution MSC.104(73).

« 1.1.3. En vertu 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 aussi 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.

« 1.1.4. L'application du code ISM devrait favoriser et promouvoir la mise en place d'une culture axée sur la sécurité dans le secteur maritime. Les clés du succès à cet égard sont, entre autres, l'engagement, les valeurs et les convictions.

« 2. *Portée et application.*

« 2.1. Définitions.

« Les termes et expressions utilisés dans les présentes directives ont la même signification que dans le code ISM.

« 2.2. Portée et application.

« Les présentes directives établissent les principes de base applicables :

- « – à l'examen du système de gestion de la sécurité par une compagnie ;
- « – au rôle de la personne désignée en vertu du code ISM ;
- « – à la notification et à l'analyse des défauts de conformité, des accidents et des incidents potentiellement dangereux (y compris les quasi-accidents) ; et
- « – aux audits internes et aux examens effectués par la direction ; et elles ne sauraient amoindrir ni remplacer les responsabilités de la compagnie qui sont décrites dans le code ISM.

« 3. *Elaboration d'un système de gestion de la sécurité.*

« 3.1. En vertu 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 aussi 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.

« 3.2. Etant donné que le code ISM est 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 devrait examiner les résultats des audits internes de la sécurité, des examens 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. Pour satisfaire aux dispositions du code, la compagnie devrait :

- « – 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 (section 4) ;
- « – 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 (section 3.3) ;
- « – 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 (section 5.1) ;
- « – établir des procédures pour la notification et l'analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux (section 9.1) ;
- « – évaluer périodiquement l'efficacité du système de gestion de la sécurité et, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser le système (section 12.2) ; et
- « – 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 (section 12.1).

« 4. *Personne désignée.*

« a) Dans le contexte du code ISM, la personne qui joue un rôle clé pour veiller à l'application efficace du système de gestion de la sécurité est la personne désignée. Il s'agit de la personne à terre dont les pouvoirs et les responsabilités devraient avoir une incidence notable sur l'établissement et la mise en œuvre d'une culture axée sur la sécurité au sein de la compagnie.

« b) La personne désignée devrait 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 devrait inclure, au minimum, les processus internes qui consistent à :

- « – communiquer et mettre en œuvre la politique suivie en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;
- « – évaluer et passer en revue l'efficacité du système de gestion de la sécurité ;
- « – analyser les défauts de conformité, les accidents et les incidents potentiellement dangereux ;
- « – organiser et surveiller les audits internes de la sécurité ;
- « – effectuer les révisions appropriées du système de gestion de la sécurité ; et
- « – veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis.

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

- « – des ressources en personnel ;
- « – des ressources matérielles ;
- « – toute formation nécessaire ;
- « – des responsabilités et des pouvoirs clairement définis, avec pièces justificatives à l'appui ; et
- « – le pouvoir nécessaire pour signaler les défauts de conformité et les constatations au plus haut niveau de la direction.

« d) La ou les personnes désignées devraient avoir les qualifications, la formation et l'expérience décrites dans la circulaire MSC-MEPC.7/Circ.6 afin de pouvoir vérifier et surveiller d'une manière efficace que le système de gestion de la sécurité est appliqué conformément au code ISM.

« 5. *Examen du système de gestion de la sécurité.*

« 5.1. La compagnie devrait, 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. Des audits internes de la sécurité devraient être effectués à terre et à bord au moins une fois par an.

« 5.2. Les examens effectués par la direction aident les compagnies à atteindre les objectifs généraux qui ont été fixés en matière de gestion de la sécurité, tels qu'énoncés à la section 1.2.2 du code ISM. En fonction des résultats de ces examens, la compagnie devrait prendre des mesures pour améliorer l'efficacité du système. Ces examens devraient être effectués périodiquement ou lorsque cela s'avère nécessaire, par exemple dans le cas de défaillances graves du système. Toute défectuosité constatée lors de ces examens devrait faire l'objet d'une mesure corrective appropriée qui tienne compte des objectifs de la compagnie. Les résultats de ces examens devraient être portés à l'attention de l'ensemble du personnel intéressé d'une manière officielle. L'examen effectué par la direction devrait au moins tenir compte des résultats des audits internes de la sécurité, de toute irrégularité signalée par le personnel, des examens effectués par le capitaine, 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.

« 6. *Notification et analyse des défauts de conformité, constatations, accidents et incidents potentiellement dangereux.*

« 6.1. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des procédures garantissant que les défauts de conformité, les constatations et les incidents potentiellement dangereux sont notifiés à la personne responsable au sein de la direction. La compagnie devrait avoir mis 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.

« 6.2. Le système devrait garantir que la ou les personnes responsables examinent et évaluent ces notifications afin de déterminer les mesures correctives à prendre et s'assurer que de tels incidents ne se reproduisent pas. L'évaluation des notifications peut donner lieu à :

- « – des mesures correctives appropriées ;
- « – des amendements aux procédures et instructions en vigueur ; et
- « – l'élaboration de nouvelles procédures et instructions.

« 6.3. La personne responsable devrait surveiller comme il convient les mesures prises pour donner suite aux défauts de conformité et aux déficiences qui ont été notifiés et pour y remédier. Un accusé de réception devrait être envoyé aux personnes qui ont envoyé des notifications. Cet accusé de réception devrait fournir des renseignements sur l'état de la notification et sur toute décision prise.

« 6.4. La compagnie devrait promouvoir la notification des quasi-accidents afin d'assurer et d'améliorer la sensibilisation aux questions de sécurité (se reporter à la circulaire MSC/Circ.1015). Un quasi-accident peut être défini comme étant une situation potentiellement dangereuse dans laquelle un accident a été évité. La notification et l'analyse de tels incidents sont indispensables pour que la compagnie puisse effectuer une évaluation efficace des risques, surtout lorsqu'elle ne dispose pas de renseignements sur les accidents.

« 7. *Audits internes.*

« 7.1. Les compagnies devraient 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 devraient être préparées et effectuées conformément aux procédures établies par la compagnie. Ces procédures devraient couvrir au minimum les aspects ci-après :

- « – responsabilités ;
- « – compétence et choix des auditeurs ;
- « – calendrier de l'audit ;
- « – préparation et planification de l'audit ;
- « – exécution de l'audit ;
- « – rapport d'audit ; et
- « – suivi des mesures correctives.

« 8. *Qualifications, formation et expérience.*

« 8.1. Le code ISM exige que la compagnie veille à ce que l'ensemble du personnel intervenant dans le système de gestion de la sécurité de la compagnie comprenne d'une manière satisfaisante les règles, règlements, recueils de règles, codes et directives pertinents. La compagnie devrait veiller aussi à ce que l'ensemble du personnel possède les qualifications, l'expérience et la formation requises pour appliquer le système de gestion de la sécurité.

« *Art. 160-02.A.4. – Directives sur les qualifications, la formation et l'expérience requises pour s'acquitter du rôle de personne désignée en vertu des dispositions du code international de gestion de la sécurité (CODE ISM) (MSC-MEPC.7/Circ.6).*

« 1. Le comité de la protection du milieu marin, à sa cinquante-sixième session (9-13 juillet 2007), et le comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-troisième session (3-12 octobre 2007), ont noté que le comité de la sécurité maritime, à sa soixante-quatorzième session (30 mai -8 juin 2001), avait reconnu que la personne désignée jouait un rôle essentiel dans le cadre de l'établissement et de la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité, au sein d'une compagnie de navigation, pour garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines, ainsi que pour empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier au milieu marin, de même que les dommages matériels.

« 2. Les comités ont également reconnu qu'il était urgent de donner des indications aux compagnies maritimes à propos des qualifications, de la formation et de l'expérience requises pour s'acquitter du rôle de personne désignée en vertu des dispositions du code international de gestion de la sécurité (code ISM).

« 3. En conséquence, les comités ont élaboré des directives sur les qualifications, la formation et l'expérience requises pour s'acquitter du rôle de personne désignée en vertu du code international de gestion de la sécurité (code ISM), dont le texte figure en annexe à la présente circulaire.

« 4. Les gouvernements membres et les organisations internationales concernées sont invités à porter la présente circulaire à l'attention de toutes les parties intéressées.

« *Art. 160-02.A.5. – Directives sur les qualifications, la formation et l'expérience requises pour s'acquitter du rôle de personne désignée en vertu des dispositions du code international de gestion de la sécurité (code ISM) (annexe à la MSC-MEPC.7/Circ. 6).*

« 1. *Introduction.*

« Les présentes directives s'appliquent à ceux qui remplissent la fonction de personne désignée en vertu des dispositions du code international de gestion de la sécurité (code ISM).

« 2. *Qualifications.*

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

- « – les 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
- « – 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
- « – tout autre niveau d'enseignement formel, complété par au moins trois années d'expérience à un poste de responsabilité dans le domaine de la gestion des navires.

« 3. *Formation.*

« 3.1. La personne désignée devrait 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 :

- « – la connaissance et la compréhension du code ISM ;
- « – les règles et règlements obligatoires ;
- « – les recueils de règles, codes, directives et normes applicables, selon qu'il convient ;
- « – les techniques d'évaluation (examen, entretiens, analyse et établissement des rapports) ;
- « – les aspects techniques ou opérationnels de la gestion de la sécurité ;
- « – les connaissances appropriées des transports maritimes et des opérations à bord ;
- « – la participation à un audit au moins d'un système de gestion de type maritime ; et
- « – la communication efficace avec le personnel de bord et la direction.

« 4. *Expérience.*

« 4.1. La personne désignée devrait posséder une expérience lui permettant :

- « – 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 ;
- « – de déterminer si les éléments du système de gestion de la sécurité sont conformes ou non aux prescriptions du code ISM ;
- « – 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 ;
- « – 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 ;
- « – d'évaluer si les pratiques sûres recommandées par l'Organisation, les administrations, 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
- « – 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.

« 5. *Obligations de la compagnie et documents.*

« 5.1. La compagnie devrait 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 devrait fournir en outre des 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. 160-02.A.6. – Recommandations concernant la notification des quasi-accidents (MSC-MEPC.7/Circ.7).*

« 1. Le comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-quatrième session (7-16 mai 2008), et le comité de la protection du milieu marin, à sa cinquante-huitième session (6-10 octobre 2008), ont noté qu'à sa soixante-quatorzième session (30 mai-8 juin 2001), le comité de la sécurité maritime avait examiné la question de la notification des quasi-accidents, ainsi que les moyens de promouvoir une culture fondée sur l'absence de blâme, et avait diffusé la circulaire MSC/Circ.1015 destinée à promouvoir la notification des quasi-accidents.

« 2. Les comités ont noté également qu'il était nécessaire de fournir des orientations afin de promouvoir :

- « – la notification des quasi-accidents, de façon que des mesures correctives puissent être prises en vue d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent ; et
- « – la mise en œuvre de la procédure de notification des quasi-accidents, conformément aux prescriptions de la section 9 du code ISM concernant la notification des incidents potentiellement dangereux.

« 3. En conséquence, afin de promouvoir la notification des quasi-accidents, ainsi qu'une culture axée sur la sécurité, les comités ont approuvé les recommandations qui figurent en annexe.

« 4. Les gouvernements membres et les organisations internationales concernées sont invités à porter la présente circulaire à l'attention de toutes les parties intéressées.

« *Art. 160-02.A.7. – Recommandations concernant la notification des quasi-accidents (annexe à la MSC-MEPC.7/Circ.7).*

« 1. *Introduction.*

« 1.1. L'obligation pour les compagnies d'enquêter sur les quasi-accidents s'inscrit dans le cadre des prescriptions du code ISM relatives aux incidents potentiellement dangereux. Outre le fait que la notification de quasi-accidents est obligatoire, il s'agit là d'une mesure utile, du point de vue commercial comme du point de vue économique, dans le sens où elle peut permettre d'améliorer la performance du navire et de son équipage et, bien souvent, de réduire les coûts. Qui plus est, le fait d'enquêter sur les quasi-accidents fait partie intégrante des mesures visant à améliorer les systèmes de gestion de la sécurité. Pour ce faire, il faut que les gens de mer aient la certitude que la notification des quasi-accidents n'entraînera aucune sanction. Les enseignements tirés des quasi-accidents devraient aider à améliorer la performance des compagnies en matière de sécurité dans la mesure où les quasi-accidents sont souvent dus aux mêmes causes profondes que les pertes de navires.

« 1.2. Pour qu'une compagnie se rende compte de tous les avantages que peut présenter le fait de notifier les quasi-accidents, il faut que les gens de mer et les employés à terre comprennent bien la définition du terme "quasi-accident" si l'on veut faire en sorte que tous les cas soient signalés. La compagnie doit également définir clairement qui est responsable de notifier le quasi-accident et comment seront traitées les personnes en cause. Les recommandations qui suivent indiquent que la compagnie devrait promouvoir la notification des quasi-accidents et les enquêtes sur les quasi-accidents en adoptant une démarche axée sur une culture "non punitive".

« 1.3. Une culture "non punitive" se caractérise par une attitude responsable et par un climat de confiance qui encourageant les intéressés à fournir des renseignements essentiels relatifs à la sécurité sans crainte de représailles. Il faut toutefois établir une distinction entre un comportement acceptable et un comportement inacceptable. En cas de comportement inacceptable, il n'est pas nécessairement garanti qu'une personne n'aura pas à répondre de ses actes.

« 1.4. Il est essentiel que la compagnie définisse clairement les circonstances dans lesquelles elle garantira que la personne ne sera pas sanctionnée et que les renseignements fournis resteront confidentiels. La compagnie devrait dispenser une formation à tous les intéressés et les informer de son approche "non punitive" eu égard à la notification des quasi-accidents et aux enquêtes sur les quasi-accidents.

« 2. *Définition du terme "quasi-accident".*

« 2.1. Quasi-accident : un enchaînement d'événements et/ou de circonstances qui auraient pu entraîner une perte. Cette perte a été évitée uniquement grâce à une interruption fortuite de la chaîne d'événements et/ou de circonstances. La perte potentielle peut revêtir différentes formes : lésions corporelles, dommages causés à l'environnement ou incidences négatives sur les activités commerciales (par exemple, en raison du coût des réparations ou des pièces à remplacer, retards, violations de contrat, atteinte à la réputation).

« 2.2. On trouvera ci-dessous quelques exemples généraux de quasi-accidents qui illustrent cette définition :

« – Tout événement qui entraîne la mise en œuvre d'une procédure, d'un plan ou d'une intervention d'urgence et permet donc d'éviter une perte. Par exemple, un abordage est évité de peu, ou un membre de l'équipage vérifie à nouveau une vanne et s'aperçoit que la valeur de la pression qu'il lit sur le manomètre du côté de l'approvisionnement est erronée ;

« – tout événement au cours duquel une circonstance imprévue aurait pu avoir une conséquence négative. Par exemple, une personne quitte un lieu immédiatement avant qu'une grue ne perde accidentellement son chargement à cet endroit ; ou encore un navire s'écarte de sa route et se retrouve dans des eaux normalement peu profondes mais il ne s'échoue pas grâce à la marée ;

« – toute situation ou circonstance dangereuse ou potentiellement dangereuse qui n'est découverte qu'une fois le danger passé. Par exemple, un navire quitte son port d'escale et son équipage découvre plusieurs heures plus tard que la radio du navire n'était pas réglée sur la fréquence du capitaine du port ; ou encore on découvre que l'échelle de l'écran du SVCEI ne correspond pas à l'échelle, à la projection et à l'orientation de la carte et des images radar.

« 3. *Surmonter les obstacles à la notification des quasi-accidents.*

« 3.1. Il existe de nombreux obstacles à la notification des quasi-accidents. Dans de nombreux cas, seules les personnes en cause ont connaissance des quasi-accidents qui se sont produits, qu'elles décident de notifier ou non. On peut citer parmi les principaux obstacles à la notification des quasi-accidents la crainte d'être accusé, sanctionné, embarrassé ou d'être tenu juridiquement pour responsable. Ces obstacles sont d'autant plus importants dans les organisations où règne la culture du blâme. Les autres obstacles comprennent notamment l'attitude désintéressée de la direction de la compagnie, par exemple le laxisme dont elle fait preuve lorsqu'il s'agit de remédier aux défaillances identifiées, son manque de sincérité lorsqu'elle traite de questions liées à la sécurité et sa tendance à décourager la notification des quasi-accidents en imposant aux gens de mer d'effectuer les enquêtes en dehors de leurs heures de travail.

« 3.2. La direction peut surmonter ces différents obstacles en prenant des initiatives visant par exemple à :

« – promouvoir au sein de la compagnie une culture "non punitive" eu égard à la notification des quasi-accidents ;

- « – garantir le caractère confidentiel des renseignements fournis lors de la notification d'un quasi-accident, à la fois par le biais de la politique suivie par la compagnie et moyennant l'élimination, dans les analyses et les rapports, de tous renseignements personnels (c'est-à-dire pouvant permettre d'identifier un individu) concernant les personnes impliquées dans l'incident, de sorte que ces renseignements restent confidentiels. Les renseignements personnels ne devraient pas être conservés une fois que les procédures d'enquête et de notification sont achevées ;
- « – garantir que des ressources suffisantes soient disponibles pour effectuer les enquêtes ;
- « – donner suite aux suggestions et aux recommandations formulées à l'issue du quasi-accident qui a été notifié. Une fois qu'il a été décidé de mettre en œuvre ou non les recommandations énoncées dans le rapport sur le quasi-accident en question, celles-ci devraient être largement diffusées.

« 4. *Processus d'enquête sur les quasi-accidents.*

« 4.1. Pour n'importe quel quasi-accident, il conviendrait de recueillir au moins les renseignements suivants :

- « – qui est en cause et qu'est-ce qui est en cause ?
- « – que s'est-il passé, où, et quelle est la chronologie des événements ?
- « – quelles sont l'ampleur et la gravité potentielles des pertes ?
- « – quelle était la probabilité qu'une perte se produise ?
- « – quelle est la probabilité que l'enchaînement d'événements et/ou les circonstances qui ont causé le quasi-accident ne se reproduisent ?

« 4.2. Les réponses à ces questions permettront de déterminer s'il faut procéder à une enquête approfondie ou s'il suffit d'établir un rapport succinct. Une enquête approfondie s'impose dans les cas où il est probable que le quasi-accident se reproduira et/ou qu'il aurait pu avoir des conséquences graves.

« 4.3. Lorsque l'on décide de procéder à une enquête approfondie, il faut décider aussi combien de personnes devront être désignées pour cela, qui devrait être responsable et quelles sont les ressources requises pour ce faire. Les principales étapes de l'enquête sont décrites dans les paragraphes qui suivent.

« *Collecte de renseignements.*

« 4.4. Quelle que soit la nature du quasi-accident qui s'est produit, les grandes catégories de données à recueillir concernent les personnes en cause, les documents pertinents, les données électroniques, les pièces justificatives et la position/le lieu où l'incident s'est produit. Ces données sont déterminantes pour répondre aux questions suivantes : que s'est-il passé, comment, qui est en cause et pourquoi le quasi-accident s'est-il produit ? Pour recueillir ces données, il faudra avoir des entretiens avec les membres du personnel clés et rassembler des éléments matériels, ainsi que des données relatives à la position et au lieu où l'incident s'est produit (par exemple, photos, enregistrements des VDR, graphiques, registres ou encore éléments endommagés). Il conviendrait également de recueillir des renseignements au sujet des dispositifs qui sont en place pour protéger les personnes à bord et le public en général, de même qu'au sujet des systèmes d'exploitation qui ont eu une incidence sur le quasi-accident.

« *Analyse des renseignements.*

« 4.5. Pour déterminer plus facilement quels sont les renseignements qu'il reste à recueillir pour répondre aux questions en suspens concernant le quasi-accident et ses causes, on peut utiliser des techniques d'analyse des données. Cela permet de rendre la collecte des nouvelles données plus efficaces. Cette activité a pour objectif final d'identifier tous les facteurs déterminants.

« *Identification des facteurs déterminants.*

« 4.6. A ce stade, on sait maintenant qui est en cause, ce qui s'est passé, où, quand et pourquoi et on a identifié les erreurs humaines, les problèmes liés à la structure, aux machines, à l'équipement ou aux aménagements et les facteurs extérieurs. L'étape suivante consiste à essayer de mieux comprendre les facteurs déterminants qui ont contribué au quasi-accident. Il existe pour cela différentes méthodes, notamment les taxonomies de causes, qui peuvent être utilisées afin de procéder à un examen plus approfondi des causes les plus évidentes.

« *Formulation et mise en œuvre des recommandations.*

« 4.7. Toute recommandation qui sera formulée devra tenir compte de tous les facteurs déterminants qui ont été recensés afin d'améliorer les politiques, les pratiques et les procédures, tant au niveau des organisations qu'à bord des navires. La mise en œuvre de recommandations appropriées est l'élément clé qui permettra d'éliminer ou de réduire la probabilité que d'autres quasi-accidents similaires ne se produisent ou que des pertes plus graves n'interviennent.

« 5. *Conclusion de l'enquête.*

« 5.1. Pour conclure l'enquête, il faut établir un rapport (plus ou moins long selon le degré de détail de l'analyse et l'ampleur du risque) et consigner les renseignements recueillis de façon à faciliter l'analyse ultérieure des tendances (à long terme).

« 5.2. La notification des quasi-accidents et la conduite des enquêtes visent en premier lieu à permettre d'identifier les domaines qui posent des problèmes et de mettre en œuvre des mesures correctives appropriées afin d'éviter des pertes à l'avenir. Pour ce faire, il faut établir des rapports, les diffuser, en prendre connaissance et donner suite aux recommandations qui y sont formulées. Les compagnies sont encouragées à déterminer si leur rapport nécessite une plus large diffusion.

« 5.3. Il faut parfois des années pour que l'on puisse dégager des tendances en matière de sécurité, d'où la nécessité d'archiver les rapports et de les réexaminer au moment voulu. Pour définir des tendances dans ce

domaine, il faudrait que les rapports sur les quasi-accidents soient examinés en parallèle avec les rapports sur les accidents et les incidents réels. Il faudrait en effet que l'identification et la nomenclature des facteurs déterminants coïncident dans les deux types de rapports.

« CHAPITRE 160-03

« *Emission et suivi des documents et titres de gestion de la sécurité par l'administration française*

« Art. 160-03.01. – Définitions.

« Pour l'application du présent chapitre, les définitions des articles 160-01.02 et 160-1-05.A.1 s'appliquent.

« Art. 160-03.02. – Document de conformité.

« .1 Le document de conformité est délivré par le sous-directeur chargé de la sécurité maritime, après vérification initiale ou de renouvellement, et avis de la commission centrale de sécurité, aux compagnies exploitant au moins un navire relevant de ladite commission. Le document de conformité est délivré par le directeur interrégional de la mer (DIRM), après vérification initiale et avis de la commission régionale de sécurité, pour les compagnies n'exploitant que des navires relevant de cette commission, conformément à l'article 160-01.03.

« .2 Lorsqu'une compagnie exploite des navires du ressort de plusieurs directions interrégionales, le directeur interrégional de la mer (DIRM) compétent est celui dont le siège de la direction est le plus proche du siège de la compagnie.

« .3 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 de la compagnie sont fixées à l'article 160-02.A1

« .4 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.

« .5 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) compétent.

« .6 Nonobstant toute autre disposition, la première vérification périodique du document initial de conformité est effectuée par une équipe d'audit constituée comme celle prévue au paragraphe 2.

« .7 Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, le sous-directeur chargé de la sécurité maritime peut procéder à la désignation des membres de l'équipe d'audit, indépendamment de la compagnie.

« Art. 160-03.03. – Certificat de gestion de la sécurité.

« 1. Le certificat de gestion de la sécurité est délivré 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 ou de son délégué. La composition de l'équipe d'audit sera établie suivant les qualifications définies à l'article 160-02.A1 et/ou suivant le tableau de qualifications des auditeurs tenu à jour par le bureau SM2. Le chef du centre de sécurité des navires compétent désigne les membres de la commission de visite après, s'il y a lieu, avis du chef du centre de sécurité des navires concernés.

« Art. 160-03.04. – Auditeurs.

« 1. Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes remplissant les critères de l'article 160-02.A1 sont habilités à effectuer les audits et reçoivent à cet effet une attestation délivrée par le sous-directeur chargé de la sécurité maritime. Les auditeurs désignés doivent être guidés par l'instruction ISM tenue à jour par le bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires (SM2) figurant au tableau T4 disponible sur l'intranet de l'administration.

« 2. Au cas par cas, dans des circonstances exceptionnelles, le chef du centre de sécurité des navires peut déléguer (5) des audits intermédiaires de navire à une des sociétés classification habilitées, conformément aux critères de l'article 160.02.A1. Le chef du centre de sécurité des navires transmet alors à la compagnie concernée et à la société de classification habilitée la décision de composition de l'équipe d'audit et l'étendue de la délégation accordée. L'endossement du certificat de gestion de la sécurité du navire audité peut être alors délégué au responsable de l'audit de la société de classification habilitée. Le rapport de l'audit et les fiches des écarts constatés, émis par la société de classification habilitée, est transmis au chef du centre de la sécurité des navires. Le cas échéant, un audit supplémentaire, effectué par une équipe d'auditeurs de l'administration, peut être demandé par le chef du centre de sécurité des navires.

« Pays en état de guerre, difficultés d'acheminement dans le port d'escale du navire, etc.

« 3. Les audits des sièges des compagnies dans le but de la délivrance du document de conformité sont réalisés par des auditeurs de l'administration qualifiés suivant les critères de l'article 160-02.A1, possédant les qualifications indiquées dans l'instruction ISM, et les tableaux du tableau T4 tenus à jour par bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires (SM2).

« 4. L'habilitation n'est accordée qu'aux sociétés de classification reconnues qui répondent aux critères spécifiés dans l'article 160-02.A1, paragraphe 2.

« 5. Dans le cas d'une délégation indiquée au paragraphe 2, la société de classification habilitée propose, selon le cas, au chef du bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires (SM2), ou au chef du centre de sécurité des navires (CSN), un auditeur figurant sur la liste des auditeurs émise annuellement par le bureau SM2, qui participera, ou aura la responsabilité, à l'audit délégué. »

Art. 3. – Le directeur des affaires maritimes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 juin 2010.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur adjoint
des affaires maritimes,*

J.-F. JOUFFRAY