

Plaidoyer pour une révision du code ISM

PROPOSITIONS de MODIFICATIONS

Argumentaire

Le code ISM est à présent bien connu du monde maritime et est considéré comme un des piliers de la sécurité en mer, néanmoins sa mise à jour régulière reste toujours aussi timide.

Il est né en 1993 et on est aujourd'hui à une version 2013 qui aurait bien besoin d'une révision après 7 ans d'existence !

Depuis sa naissance, peu de choses ont été modifiées et certaines exigences du code restent encore floues à l'heure de l'intelligence artificielle, de la cyber sécurité où de possibles pandémies concernent les systèmes informatiques d'une part, et les équipages embarqués d'autre part.

Depuis 2014, quelques « notes de bas de page », sensées servir de référence et d'indication » pour des amplifications d'exigences, sont insérées dans le texte du code avec la précision importante qu'elles ne sont peut-être pas des « prescriptions » en elles-mêmes mais dont il faut quand même « tenir compte » (sic) !

Les utilisateurs parfois s'y perdent et un rappel des circulaires utilisées comme aides est toujours précieux.

Traditionnellement, tous les textes de l'OMI peuvent être modifiés périodiquement sur demande d'un membre après une étude en groupe de travail de sous-comité et un vote en comité de la sécurité maritime (MSC ou MSC-MEPC) puis ensuite, en fin de boucle, une adoption par l'Assemblée. Ce processus prend un certain temps ce qui est normal car les éventuelles modifications impactent l'industrie maritime toute entière, soit près de 100.000 navires aujourd'hui !

En résumé, les propositions d'amendements sont obligatoirement soumises par un membre à qui revient la charge de préparer un texte en temps voulu pour une session du groupe de travail correspondant (sous-comité HTW) avec un argumentaire étayé.

Pour des utilisateurs comme nous, il s'agira donc d'abord de convaincre notre Administration du bien-fondé de notre proposition basée sur un grand nombre d'avis d'officiers de la marine marchande.

En cas d'acceptation, une révision du code ISM pourrait être étudiée cette année et un nouveau texte adopté au-delà de 2023 ... cela ne ferait que 30 ans après sa naissance ... cela semble assez difficile mais quand même possible !

NB : Le nouveau texte proposé ne modifie que légèrement les exigences mais utilise aussi tant que faire se peut la méthode incitative des « notes de bas de page » (resic)

Communiqué aux lecteurs de nos revues : la proposition ci-dessous est destinée à solliciter les propositions des adhérents et l'auteur du présent article s'engage à les synthétiser et ensuite à transmettre la proposition finale à notre Administration. Donc SVP votre avis et vos propositions à bertrand.apperry@orange.fr

Quelles modifications ?

Les modifications proposées ci-dessous, qui sont en rouge avec le texte actuel en noir, sont le résultat d'une réflexion de Capitaines de navires appliquant ou ayant longtemps appliqué le code ISM sur leurs navires ou dans leurs compagnies.

NB 1. Le texte ci-dessous est une proposition de texte en langue française ; elle est suivie de la version en anglais lorsque nécessaire.

NB 2. Certaines propositions concernent parfois les définitions en français uniquement car dans ce cas, le mot anglais est souvent plus pratique.

1- Détail des principales modifications proposées

Général :

Le conditionnel « ~~devrait~~ » est remplacé systématiquement par « **doit** » et reflète ainsi une exigence issue du chapitre IX de SOLAS et élimine une possibilité de doute. De nombreux spécialistes s'étonnent toujours que rien n'ait été modifié depuis l'origine ... Il est vrai que le code était prévu d'être un instrument à caractère volontaire ... mais au départ seulement !

D'autre part, le terme « **management** » est depuis longtemps dans la langue française et désigne « *l'ensemble des techniques de direction, d'organisation et de gestion de l'entreprise* » et devrait donc être préféré à « gestion » qui garde une connotation trop « financière » en langage commercial maritime courant. La définition ci-dessus est donc ajoutée à la liste des définitions en début de code.

En général « **Assurer** » est préféré à « ~~garantir~~ » car assurer exige des **moyens** plutôt que les **résultats d'une « garantie »** ... ce qui correspond mieux à l'esprit du code.

Les responsabilités compagnie ont été souvent complétées par « **y compris la direction générale** » ... afin de ne pas l'oublier !

Souvent les appellations Système de gestion de la sécurité sont remplacées par l'acronyme « **SMS** »

Les exigences de formation correspondant aux responsabilités des acteurs de l'application du code ont été ajoutées lorsque nécessaire.

Quelques aspects un peu flous des exigences du code ont été précisés comme l'obligation des documents se rapportant à l'application devant être rédigés dans la **langue de travail de l'équipage** (Ref exigence SOLAS § V reg 14)

Quelques précisions importantes ont été apportées à d'autres exigences qui sont trop souvent mal comprises par les Compagnies et les navires comme les équipements critiques ou le rôle exact de la personne désignée à terre ou **DPA**.

2- Modifications par § du code

PREAMBULE

Ajouter in fine, une précision sur l'importance de l'action du Capitaine du navire dans l'application du SMS de la Compagnie

7- Le Capitaine est « l'élément clé » de l'application d'un système de management de la sécurité et de protection de l'environnement à bord de son navire

NB : le terme « élément clé » est souvent employé dans les textes OMI

1-1 DEFINITIONS

En complément des modifications générales, des précisions sont ici proposées :

- Une nouvelle définition est proposée pour **management** utilisé à présent à la place de « gestion » :

1.1.4 « Management » est l'ensemble des techniques de direction, d'organisation et de gestion de la compagnie

- Réduire les risques mérite une explication : comme le risque zéro n'existe pas, le mot **ALARP** correspond mieux à l'esprit du code ISM. Aussi une définition de **ALARP (as low as reasonably possible)** ou « *aussi réduit que possible* » en parlant des risques. L'acronyme ALARP, souvent utilisé dans les textes OMI, a donc été ajouté aux définitions.

- En complément, une définition du terme « **pris en considération ou en compte** » utilisé dans les objectifs du SMS est ajoutée : **Appliqué lorsque cela est faisable et raisonnable**

1.2 OBJECTIFS

Les **objectifs du SMS de la compagnie** doivent être mieux précisés dans le titre du §. 1.2.3 ... cela manquait !

Dans l'évaluation des risques (1.2.2), **les risques cyber et les risques de santé** ont été ajoutés ainsi que la spécificité **ALARP des mesures de réduction de ces risques** (voir définition ci-dessus)

1.4 MODALITES PRATIQUES

Quelques dispositions de ce §, sensé aider les compagnies, manquent ou nécessitent une clarification :

L'évaluation des risques est considérée aujourd'hui comme la base du management de la sécurité, elle a sa place dans ce paragraphe de « modalités pratiques »

Insérer 1.4.2 bis : Une évaluation des risques d'accident ou de maladie liées à toutes les activités du navire y compris les cyber-menaces et des mesures d'atténuation acceptables*

- Dans 1.4.3 La **fiabilité** de la communication entre le navire et la direction générale est précisée. La personne désignée paraissait en effet un peu oubliée dans ces modalités pratiques (§1.4), aussi quelques mots ont été ajoutés pour rappeler son existence et son **caractère exceptionnel**

- Dans 1.4.4, il y a une erreur il s'agit des **prescriptions du SMS** et non du code car c'est le **SMS** qui assure les prescriptions du code ...

- le « reporting » des **incidents** a été ajouté

- Dans 1.4.6, il s'agit bien de procédures d'audit interne du **SMS**

*** Se reporter à la Résolution MSC 428 applicable au 1^{er} Janvier 2020.**

2. POLITIQUE COMPAGNIE*

Dans un SMS, la **santé** de l'équipage doit faire l'objet d'un chapitre comprenant le management de la santé et de la **fatigue**. Pour ne pas encombrer, on ajoute en foot-note la **dernière directive sur la fatigue** à la suite de la circulaire sur le SOHSP (Shipboard Occupational Health & Safety Program),

Donc, le terme **SANTE** a été ajouté au titre du chapitre et deux références en foot-notes à une circulaire **MSC-MEPC.2/Circ.3** sur le programme Santé et sécurité au travail et aussi de la dernière Circulaire de 2019 sur la fatigue (**MSC.1/Circ. 1598**), compte tenu de l'évolution des prises en compte de la santé du personnel navigant dans tous les instruments de l'OMI et notamment de la fatigue.

NB : les risques de santé liés à une pandémie sont compris dans les exigences incluses dans le SOHSP : une référence au SOHSP est donc introduite en foot-note :

* Se référer à la MSC-MEPC.2/Circ.3 sur le programme Santé et sécurité au travail et la directive MSC.1/Circ. 1598 sur la fatigue telle qu'amendée.

3. RESPONSABILITES DE LA COMPAGNIE

Dans 3.2, la **direction générale** a été ajoutée dans la description obligatoire des responsabilités dans le cadre du SMS.

« **une formation** » a été ajouté au 3.3 en même temps que *soutien et ressources* comme une précision à ne pas oublier.

4. PERSONNE DESIGNEE A TERRE (DPA)

« **A TERRE et DPA** » ont été rajoutés dans le titre pour clarifier et que tout le monde utilise le même acronyme

Ajouter « **Les activités de surveillance de la personne désignée, sont indépendantes de celles de l'application du SMS dans la compagnie et sur ses navires** » au §.4 pour clarifier le rôle particulier de la DPA.

5. RESPONSABILITES DU CAPITAINE

Dans le § 5.1.5, pour clarifier...**et notamment celles du SMS** a été ajouté aux responsabilités du Capitaine car le texte était un peu trop sibyllin.

Dans 5.2 la **Santé** a été ajoutée aux responsabilités du Capitaine.

6. RESSOURCES ET PERSONNEL

Le brevet a été ajouté aux qualifications requises du Capitaine.

Ensuite une **obligation de formation** sur le SMS a été ajoutée pour compléter « l'obligation de connaissance » du Capitaine.

6.1 Pour l'appui au Capitaine en 3, il s'agit bien de **l'appui de la direction**.

En 6.4, 6.5 et 6.6 on insiste encore sur la **formation complémentaire du personnel dans la langue de travail du navire** et pour la compréhension des règles il est peut-être **nécessaire de préciser que ce sont celles liées au SMS**.

7. OPERATIONS A BORD

L'expérience prouve qu'il faut compléter en y ajoutant : **opérations à la mer et au port** afin d'éviter une certaine limitation des procédures.

8. PREPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

L'expérience prouve que quelques précisions s'imposent alors que la Résolution A 1072 (ex 852) non obligatoire est ignorée par beaucoup de compagnies.

En 8.1, Il faut identifier **toutes** les situations d'urgence concernant le navire et ses opérations car certains SMS se contentent souvent des situations majeures minimum répertoriées dans SOLAS.

En 8.2, un rappel que le **niveau de préparation de l'équipage à répondre doit être régulièrement évalué pour chaque situation d'urgence dans la revue du Capitaine par exemple**.

En 8.3, Il semble que préciser l'existence d'**une cellule de crise** soit nécessaire.

9. NOTIFICATION et ANALYSE des IRREGULARITES, des ACCIDENTS et des INCIDENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX

Notification : il semble nécessaire de préciser que des enquêtes et analyses doivent être aussi faites **en interne**.

Souvent oublié, il semble important qu'un § soit ajouté pour un **retour d'expérience** nécessaire à l'amélioration continue doit être exigé par le code et proposé au niveau national et international : ce nouveau paragraphe pourrait être :

9.3 La compagnie doit assurer un retour d'expérience utilisé dans le cadre de la compagnie et éventuellement dans le cadre d'un système national ou international existant.

10. MAINTENANCE

En 10.3 **les systèmes critiques** ont fait couler pas mal d'encre, mais aujourd'hui ce § du code est apparemment bien compris et donc certains appareils ou systèmes doivent avoir une maintenance renforcée et ou des redondances suffisantes pour qu'ils puissent continuer à assurer leur service nécessaire à un niveau minimum pour la sécurité du navire d'une manière ou d'une autre (**mode dégradé**) et d'ailleurs ils apparaissent à présent dans le statut « safe return to the port ». De plus, le mode dégradé pour ces appareils ou systèmes doit être préparé et essayé périodiquement (exercices). La proposition pourrait être : à la suite de « ces systèmes ... ». **En conséquence, le fonctionnement en modes dégradés doit faire l'objet d'une analyse, d'une préparation et d'un entraînement régulier.**

NB : le fonctionnement en mode dégradé après une attaque CYBER est évidemment compris.

11. DOCUMENTS

La mention documents **du SMS** devrait être ajoutée au titre.

Changements de termes « gestion » en **management**.

Ajouter un 11.4 : **Les documents du SMS doivent être dans la langue de travail du navire et en anglais si nécessaire.**

12. VERIFICATIONS

Ce § nécessite des précisions sur l'amélioration continue du SMS et la formation et l'indépendance des auditeurs internes.

En 12.2, il semble qu'il y ait une erreur il s'agit de **ceux qui exécutent des tâches déléguées liées au SMS** et non pas au code ISM.

En 12.3, dans l'évaluation de l'efficacité du SMS (revue de direction) il conviendrait d'ajouter ... **dans un objectif d'amélioration continue de la culture sécurité de la compagnie.**

En 12.5, pour insister encore on pourrait rappeler que le **personnel qui procède aux audits internes doit être formé et être** indépendant ... la mention *à moins que cela soit impossible du fait de la taille de la compagnie* n'a plus lieu d'exister car souvent utilisée par des compagnies pour ne pas faire d'audits internes du tout !

En 12.6, pour les résultats des audits internes il semble logique que **la compagnie valide les résultats** et les communique ensuite aux personnes concernées.

En 12.7, pour une meilleure efficacité, la **personne responsable** au sein de la direction en charge du suivi des actions correctives devrait figurer dans le code plutôt que dans la circulaire MSC-MEPC.7/Cir.6 uniquement. Même si c'est couramment la personne désignée qui assure le suivi, un monitoring au niveau direction a été jugé nécessaire. Donc proposition : ajouter après « déficiences constatées » : **le suivi des actions correctives est assuré par une personne responsable de la direction ou sous son contrôle.**

Ajouter une note de pied de page : * **Se reporter à la circulaire MSC-MEPC.7/Circ.8**

NB : les foot-notes en bleu sont celles qui existent déjà, celles en rouge sont proposées

Texte du code tel qu'il pourrait être après modification :

Code international de management pour la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement (code ISM)

PREAMBULE

1. L'objet du présent Code est d'établir une norme internationale de **management** pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la **protection de l'environnement**
2. L'Assemblée a adopté la résolution A.443 (XI) par laquelle elle a invité tous 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 **le management de la sécurité** soit **structuré** 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 l'application**, que ce soit à terre ou en mer, des niveaux différents de connaissance des éléments décrits seront requis.
6. La pierre angulaire d'un **management** de la sécurité est **l'engagement** au plus haut niveau de la direction. Lorsqu'il s'agit de sécurité et de **protection de l'environnement ce sont la formation, l'engagement, la compétence, les attitudes et la motivation** des personnes individuelles à tous les niveaux qui déterminent le résultat final.
7. **Le Capitaine est l'élément clé de l'application d'un système de management de la sécurité et de protection de l'environnement à bord de son navire.**

PARTIE A - MISE EN ŒUVRE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. DEFINITIONS

Les définitions suivantes s'appliquent aux parties A et B du présent code.

- 1.1.1. « Code international de **management** de la sécurité » (ISM) désigne le « code international de **management** pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution », tel qu'il a été adopté par l'Assemblée et tel qu'il pourra être modifié par l'OMI.
- 1.1.2. « 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'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code.**
- 1.1.3. « Administration » désigne le gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
- 1.1.4. « **Management** » est un ensemble de techniques de direction, d'organisation et de gestion de la compagnie.
- 1.1.5. « Système de **management** de la sécurité (SMS) » 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.
- 1.1.6. « Attestation de conformité **ou DOC** » désigne un document délivré à une compagnie qui satisfait aux prescriptions du présent code.
- 1.1.7. « Certificat de gestion de la sécurité **ou SMC** » désigne un document délivré à un navire et attestant que la compagnie et le personnel à bord exploitent le navire conformément au système de **management** de la sécurité **certifié conforme au code ISM.**
- 1.1.8. « 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 **management** de la sécurité qui se fonde sur des constatations, des mesures ou des essais et qui peut être vérifié.
- 1.1.9. « Constatation » désigne un exposé des faits établi lors d'un audit du **management** de la sécurité et étayé par des preuves objectives.
- 1.1.10. « **non-conformité** » désigne une situation constatée dans laquelle des preuves objectives démontrent qu'une prescription spécifiée n'a pas été observée.
- 1.1.11. « **non-conformité majeure** » * 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 code.
- 1.1.12. « Date anniversaire » fait référence au jour et au mois de l'année correspondant à la date d'expiration de l'attestation ou du certificat à prendre en considération.
- 1.1.13. « Convention » désigne la convention internationale **SOLAS** de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.
- 1.1.14. « **Pris en considération** » signifie « **appliqué lorsque cela est faisable et reste raisonnable.**
- 1.1.15. « **ALARP : as low as reasonably possible** » signifie un niveau aussi bas que raisonnablement possible.

* **Se reporter à MSC/Circ. 1059**

1.2. Objectifs

- 1.2.1. Les **objectifs du code** sont **d'assurer** 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 **doivent** notamment être les suivants :
 - 1.2.2.1. Offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger.
 - 1.2.2.2. Evaluer tous les risques identifiés pour ses navires, son personnel et l'environnement et **comprendre les risques cyber et de santé** et établir des mesures de sécurité appropriées **pour réduire les risques à un niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre (ALARP), et**

1.2.2.3. Améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de **management** 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. **Les objectifs du SMS doivent être d'assurer :**

1.2.3.1. La conformité aux règles et règlements obligatoires ; ainsi que

1.2.3.2. Les recueils de règles, les codes, les directives et les normes applicables recommandés par l'OMI, les administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime sont pris en considération. **

**** Se reporter à la liste MSC.1/Circ. 1371 telle que revue.**

1.3. **Application**

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

1.4. **Modalités pratiques d'un système de **management** de la sécurité (SMS)**

Chaque compagnie **doit** établir, mettre en œuvre et maintenir un système de **management** de la sécurité (SMS) 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 assurer la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement conformément à la réglementation internationale et à la législation de l'État du pavillon pertinentes ;

1.4.2 bis : Une évaluation des risques d'accident ou de maladie liées à toutes les activités du navire y compris les cyber-menaces et les mesures d'atténuation acceptables*.

1.4.3. Une hiérarchie et des moyens de communication **fiables** permettant aux membres du personnel de bord de communiquer entre eux et avec les membres du personnel à terre **y compris, lorsque nécessaire, via une personne désignée à terre (DPA) ;**

1.4.4. Des procédures de notification des incidents, accidents et du non-respect des dispositions du **SMS certifié conforme ;**

1.4.5. Des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence, ainsi que

1.4.6. Des procédures d'audit et de contrôle **internes du management de la sécurité.**

*** Se reporter à la Résolution MSC 428 applicable au 1^{er} Janvier 2021.**

2. **POLITIQUE EN MATIÈRE DE **SANTE**, SÉCURITÉ ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ***

2.1. La compagnie **doit** établir une politique en matière de sécurité, **de santé** et de protection de l'environnement qui **tienne compte des recommandations correspondantes de l'Organisation*** et qui décrive comment les objectifs énoncés au point 1.2 seront réalisés.

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

*** se reporter à la circulaire MSC-MEPC.2/Circ.3 (sur le programme SOHSP) et la circulaire MSC.1/Circ 1598 sur la fatigue telles qu'amendées**

3. RESPONSABILITÉS 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 **doit** définir et établir par écrit **dans son SMS** les responsabilités, les pouvoirs et les relations réciproques de l'ensemble du personnel, **y compris au sein de la direction générale**, chargé de la gestion, de l'exécution et de la vérification des activités liées à la sécurité et à la protection de l'environnement ou ayant **une** incidence sur celles-ci.
- 3.3. La compagnie doit veiller à ce **qu'une formation et** des ressources adéquates **ainsi** qu'un soutien approprié à terre soient fournis pour que la ou les personnes désignées puissent s'acquitter de leurs tâches.

***Se reporter à la circulaire MSC-MEPC.7/Circ.8 telle que révisée**

4. PERSONNE(S) DÉSIGNÉE(S) A TERRE (DPA)*

Pour **assurer** la sécurité de l'exploitation de chaque navire et **la liaison entre la compagnie et les personnes à bord**, chaque compagnie **doit** 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 **doivent** notamment consister à **surveiller** les aspects de l'exploitation de chaque navire, liés à la sécurité et à la **protection de l'environnement** et **veiller à ce que des ressources adéquates** et un **soutien approprié** à terre soient fournis, selon que de besoin. **Les activités de surveillance de la personne désignée sont indépendantes de celles de l'application du SMS dans la compagnie et sur ses navires.**

*** Se reporter à la circulaire MSC-MEPC.7/Circ.6 telle que révisée**

5. RESPONSABILITÉS ET AUTORITÉ DU CAPITAINE

- 5.1. La compagnie **doit** définir avec précision et établir par écrit les responsabilités du capitaine pour ce qui est de :
 1. mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;
 2. encourager les membres de l'équipage à appliquer cette politique ;
 3. donner les ordres et les consignes appropriées d'une manière claire et simple ;
 4. vérifier qu'il est satisfait aux spécifications **et notamment celles du SMS** ;
 5. passer en revue périodiquement le système de **management** de la sécurité et signaler les lacunes à la direction à terre.
- 5.2. La compagnie **doit** veiller à ce que le système de **management** de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie **doit** préciser, dans le système de **management** de la sécurité que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité, **la santé et la protection de l'environnement** et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire.

6. RESSOURCES ET PERSONNEL

- 6.1. La compagnie-**doit** s'assurer que le capitaine :
 1. **possède le brevet** et les qualifications requises pour commander le navire ;

2. connaît parfaitement le système de **management** de la sécurité de la compagnie, **au besoin par une formation particulière**, ainsi que
 3. bénéficie de tout l'appui nécessaire **de la direction** pour s'acquitter en toute sécurité de ses tâches.
- 6.2 La compagnie **doit** s'assurer que chaque navire est :
1. doté d'un personnel navigant ayant les qualifications, les brevets et certificats et l'aptitude physique, qu'exigent les prescriptions nationales et internationales.
 2. doté d'effectifs appropriés afin de couvrir tous les aspects liés au maintien de la sécurité des opérations à bord *.
- 6.3. La compagnie **doit** 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 **doivent** être identifiées, établies par écrit et transmises.
- 6.4. La compagnie **doit** veiller à ce que l'ensemble du personnel intervenant dans le système de **management** de la sécurité de la compagnie **ait reçu une formation afin de** comprendre de manière satisfaisante les règles, les règlements, les recueils de règles, les codes et les directives pertinents **liés au SMS**.
- 6.5. La compagnie **doit** établir et maintenir des procédures permettant d'identifier la formation **complémentaire** éventuellement nécessaire pour la mise en œuvre du système de **management** de la sécurité et veiller à ce qu'une telle formation soit dispensée à l'ensemble du personnel concerné.
- 6.6. La compagnie **doit** élaborer des procédures garantissant que le personnel du navire reçoive **via une formation interne**, les renseignements appropriés sur le **SMS dans la langue de travail du navire**.
- 6.7. La compagnie **doit** veiller à ce que les membres du personnel du navire soient capables de communiquer efficacement entre eux **dans la langue de travail du navire** dans le cadre de leurs fonctions **et celles** liées au système de **management** de la sécurité.
- * Se reporter aux principes à observer pour déterminer les effectifs minimaux de sécurité que l'Organisation a adoptés par la résolution A 1047**

7. OPÉRATIONS À BORD

La compagnie **doit établir dans la langue de travail du navire**, des procédures, plans et de consignes, y compris les listes de contrôle s'il y a lieu, pour les principales opérations à bord qui concernent la sécurité du personnel, du navire et de l'environnement **que ce soit à la mer ou au port**. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et assignées à un personnel qualifié.

8. PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE*

- 8.1. La compagnie **doit** identifier **toutes** les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord **de ses navires** ainsi que les mesures à suivre pour y faire face.
- 8.2. La compagnie **doit** mettre au point des programmes d'exercices **et entraînements** préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence **pour toutes les situations identifiées**. **Les niveaux de préparation de l'équipage et de la compagnie doivent être évalués régulièrement pour chaque situation d'urgence dans le cadre des revues périodiques requises**.
- 8.3. Le système de gestion de la sécurité **doit** prévoir des mesures propres à **assurer** que l'organisation de la compagnie **via une cellule de crise**, est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, aux accidents et aux situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires.

***Se reporter aux directives relatives à la structure d'un système intégré de planification des situations d'urgence à bord (Résolution A 1072 telle que révisée)**

9. NOTIFICATION ET ANALYSE DES IRRÉGULARITÉS, DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX*

- 9.1. Le système de **management** de la sécurité **doit** prévoir des procédures garantissant que les **non-conformités** 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 **internes**, l'objectif étant de renforcer la sécurité et la **protection de l'environnement***.
- 9.2. La compagnie **doit** établir des procédures pour l'application de mesures correctives y compris des mesures propres à éviter que le même problème ne se reproduise
- 9.3. **A cet égard, la compagnie doit assurer un retour d'expérience utilisé dans le cadre du SMS de la compagnie et éventuellement dans le cadre d'un système national ou international existant**

***Se reporter aux recommandations concernant la notification des quasi-accidents MSC-MEPC.7/Circ.7**

10. MAINTIEN EN ÉTAT DU NAVIRE ET DE SON ARMEMENT

- 10.1. La compagnie **doit** 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 à ces prescriptions, la compagnie **doit** veiller à ce que :
 1. des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés ;
 2. toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue ;
 3. les mesures correctives appropriées soient prises, ainsi que
 4. ces activités soient consignées dans un registre.
- 10.3. La compagnie **doit** identifier le matériel et les systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses. Le système de **management** de la sécurité **doit** prévoir des mesures spécifiques pour renforcer la fiabilité de ce matériel et de ces systèmes. **En conséquence, le fonctionnement du navire en modes dégradés doit faire l'objet d'une analyse, d'une préparation et d'un entraînement régulier.**
- 10.4. Les mesures **doivent** inclure la mise à l'essai à intervalles réguliers des dispositifs et du matériel de secours **et** des systèmes techniques qui ne sont pas utilisés en permanence (**LSA et FSS**).
- 10.5. Les inspections mentionnées au point 10.2 ainsi que les mesures visées au point 10.3 **doivent** être intégrées dans le programme d'entretien courant.

11. DOCUMENTS du SMS*

- 11.1. La compagnie **doit** élaborer et maintenir des procédures permettant de contrôler tous les documents et les renseignements se rapportant au système de **management** de la sécurité.
- 11.2. La compagnie **doit** s'assurer que :
 1. des documents en cours de validité sont disponibles à tous les endroits pertinents.
 2. les modifications apportées à ces documents sont examinées et approuvées par le personnel compétent, ainsi que
 3. les documents périmés sont rapidement retirés.
- 11.3. Les documents utilisés pour décrire et mettre en œuvre le système de **management** de la sécurité **doivent** faire l'objet du « Manuel de **management** de la sécurité ». Ces documents

doivent être conservés sous la forme jugée la plus appropriée par la compagnie. Chaque navire doit avoir à bord tous les documents le concernant.

11.4 Les documents du SMS doivent être dans la langue de travail du navire et en anglais si nécessaire

*Se reporter à la liste révisée des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord (FAL.2/Circ.123 ; MEPC.1/Circ. 769 ; MSC.1/Circ.1409) telles qu'amendées.

12. VÉRIFICATION, EXAMEN ET ÉVALUATION EFFECTUÉS PAR LA COMPAGNIE*

12.1 La compagnie doit 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 protection de l'environnement sont conformes au système de management de la sécurité. Dans des circonstances exceptionnelles, cet intervalle peut être prolongé de trois mois au plus.

12.2 La compagnie doit vérifier périodiquement que tous ceux qui exécutent des tâches déléguées liées au SMS agissent en conformité avec les responsabilités de la compagnie en vertu du Code et du SMS.

12.3. La compagnie doit évaluer périodiquement l'efficacité du système de management de la sécurité y compris les activités de surveillance de la DPA, dans un objectif d'amélioration continue de la culture sécurité de la compagnie

12.4. Les audits internes ainsi que les éventuelles mesures correctives doivent être exécutés conformément aux procédures établies.

12.5. Le personnel qui procède aux audits internes doit être formé et être indépendant ; il ne doit donc pas faire partie du secteur soumis à l'audit

12.6 Les résultats des audits et des revues sont validés par la Compagnie et doivent être portés à l'attention de l'ensemble du personnel ayant des responsabilités dans le secteur en cause.

12.7. Le personnel d'encadrement responsable du secteur concerné doit prendre sans retard les mesures correctives nécessaires pour remédier aux déficiences constatées. Le suivi des mesures correctives décidées par la compagnie est assuré par une « personne responsable » de la direction* ou sous son contrôle.

* Se reporter à la circulaire MSC-MEPC.7/Circ.8

PARTIE B CERTIFICATION, VERIFICATION et CONTROLE

NB : Pour la partie B du code qui est purement administrative, les seules modifications proposées sont celles du remplacement de « devrait » par « doit » et « peut-être » par doit être.