

CODE INTERNATIONAL DE GESTION POUR LA SECURITE DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION

PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA GESTION DE LA SECURITE ET DE LA PREVENTION DE LA POLLUTION

TABLE DES MATIERES

Préambule

PARTIE A – MISE EN OEUVRE

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 VERIFICATION

13. Certificat. vérification et contrôle
14. Certification provisoire
15. Vérification
16. Modèles de certificats

PREAMBULE

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.

PARTIE A – MISE EN OEUVRE

1. GENERALITES

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, et inclut la non-application effective et systématique d'une prescription du présent Code.
- 1.1.11. "Date anniversaire" désigne le jour et le mois de l'année correspondant à la date d'expiration du certificat pertinent.
- 1.1.12. "Convention" désigne la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

1.2. Objectifs

- 1.2.1. Les objectifs du Code sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels.
- 1.2.2. Les objectifs de la compagnie en matière de gestion de la sécurité devraient notamment être les suivants :
 - .1 offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger ;
 - .2 établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés ; et
 - .3 améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité, et notamment préparer ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.
- 1.2.3. Le système de gestion de la sécurité devrait garantir :
 - .1 que les règles et règlements obligatoires sont observés ; et
 - .2 que les recueils de règles, codes, directives et normes applicables, recommandés par l'Organisation, les Administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime sont pris en considération.

1.3. Application

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

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

Chaque compagnie devrait établir, mettre en oeuvre 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 MATIERE DE SECURITE 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. RESPONSABILITE ET AUTORITE 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) DESIGNEE(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 de 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. RESPONSABILITES ET AUTORITE 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 oeuvre 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 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 oeuvre 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 langue(s) de travail qu'il comprenne.
- 6.7. La compagnie devrait veiller à ce que les membres du personnel du navire soient capables de communiquer efficacement entre eux dans le cadre de leurs fonctions liées au système de gestion de la sécurité.

7. ETABLISSEMENT DE PLANS POUR LES OPERATIONS A BORD

La compagnie devrait définir les procédures à suivre pour l'établissement de plans et de consignes, y compris de listes de contrôle, s'il y a lieu, pour les principales opérations à bord concernant la sécurité du navire et la prévention de la pollution. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et assignées à un personnel qualifié.

8. PREPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

- 8.1. La compagnie devrait établir les procédures pour identifier et décrire les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord ainsi que les mesures à prendre 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 IRREGULARITES, 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.

10. MAINTIEN EN ETAT 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 établir dans le cadre du système de gestion de la sécurité des procédures permettant d'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 oeuvre 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. VERIFICATION, EXAMEN ET EVALUATION EFFECTUES PAR LA COMPAGNIE

- 12.1. La compagnie devrait effectuer des audits internes 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.
- 12.2. La compagnie devrait évaluer périodiquement l'efficacité du système de gestion de la sécurité et, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser 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 VERIFICATION

13. CERTIFICAT, VERIFICATION ET CONTROLE

- 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 de 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.

14. CERTIFICATION PROVISOIRE

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

- .1 une compagnie vient d'être créée ; ou
- .2 de nouveaux types de navires doivent être visés par le document de conformité existant,

après vérification que cette compagnie a un système de gestion de la sécurité qui remplit les objectifs énoncés au paragraphe 1.2.3 du présent code, sous réserve que la compagnie démontre qu'elle a planifié l'application d'un système de gestion de la sécurité qui satisfait à toutes les prescriptions du présent Code pendant la période de validité du document de conformité provisoire. Ce document de conformité provisoire devrait être délivré pour une période ne dépassant pas 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 :

- .1 à des navires neufs au moment de la livraison ;
- .2 lorsqu'une compagnie prend en charge l'exploitation d'un nouveau navire ; ou
- .3 lorsqu'un navire change de pavillon.

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

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

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

- .1 le document de conformité, ou le document provisoire, correspond au navire en question ;
- .2 le système de gestion de la sécurité mis en place par la compagnie pour le navire en question comprend les éléments clés du présent Code et soit qu'il a été évalué lors de l'audit effectué en vue de la délivrance du document de conformité soit qu'il a été démontré qu'il satisfait aux conditions requises pour la délivrance du document de conformité provisoire ;
- .3 la compagnie a planifié un contrôle de la gestion du navire dans un délai de trois mois ;
- .4 le capitaine et les officiers principaux sont familiarisés avec le système de gestion de la sécurité et des dispositions prévues pour son application ;
- .5 les consignes qui sont considérées essentielles sont données avant l'appareillage, et
- .6 les renseignements pertinents concernant le système de gestion de la sécurité ont été donnés dans une langue de travail ou dans des langues que le personnel du navire comprend.

15. VERIFICATION

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. MODELES 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.