



OMI

*F*

Réf. T2-HES/4.2  
T5-MEPC/1.01

MSC-MEPC.7/Circ.5  
19 octobre 2007

**DIRECTIVES POUR L'APPLICATION OPÉRATIONNELLE  
DU CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA  
SÉCURITÉ (CODE ISM) PAR LES COMPAGNIES**

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.

\*\*\*



## ANNEXE

### DIRECTIVES POUR L'APPLICATION OPÉRATIONNELLE DU CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (CODE ISM) PAR LES COMPAGNIES

#### 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 1er 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 À sa soixante-treizième 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

2.2.1 Les présentes Directives établissent les principes de base applicables :

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

et elles ne sauraient amoindrir ni remplacer les responsabilités de la compagnie qui sont décrites dans le Code ISM.

### **3 ÉLABORATION 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 Étant 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 :

- .1 désigner une ou plusieurs personnes ayant directement accès au plus haut niveau de la direction pour surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité (section 4);
- .2 veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis pour que la ou les personnes désignées puissent s'acquitter de leurs tâches (section 3.3);
- .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);
- .4 établir des procédures pour la notification et l'analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux (section 9.1);
- .5 évaluer périodiquement l'efficacité du système de gestion de la sécurité et, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser le système (section 12.2); et
- .6 effectuer des audits internes pour vérifier que les activités liées à la gestion de la sécurité sont conformes aux prescriptions du système de gestion de la sécurité (section 12.1).

### **4 PERSONNE DÉSIGNÉE**

4.1 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.

4.2 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 :

- .1 communiquer et mettre en œuvre la politique suivie en matière de sécurité et de protection de l'environnement;
- .2 évaluer et passer en revue l'efficacité du système de gestion de la sécurité;

- .3 notifier et analyser les défauts de conformité, les accidents et les incidents potentiellement dangereux;
- .4 organiser et surveiller les audits internes de la sécurité;
- .5 effectuer les révisions appropriées du système de gestion de la sécurité; et
- .6 veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis.

4.3 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 :

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

4.4 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'État 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 :

- .1 des mesures correctives appropriées;
- .2 des amendements aux procédures et instructions en vigueur; et
- .3 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 défauts 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 :

- .1 responsabilités;
- .2 compétence et choix des auditeurs;
- .3 calendrier de l'audit;
- .4 préparation et planification de l'audit;
- .5 exécution de l'audit;
- .6 rapport d'audit; et
- .7 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.

---